ANNO IV - N. 1. — 5 GENNAIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

LEGGE *N. 884 del 29 dicembre 1910 riguardante la proroga a tutto il mese di marzo 1911 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione e della spesa per l'esercizio finanziario 1910-1911* . . . Pag. 1

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 1. — Movimento nel personale superiore . . . Pag. 1
Ordine di Servizio N. 1. — Somministrazioni delle materie di consumo, degli oggetti di cancelleria e degli stampati . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 2. — Tariffa locale N. 231 P. V. . . . . . . » 5
Ordine di Servizio N. 3. — Servizio italo-germanico . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 4. — Servizio italo-belga . . . . » 7
Circolare N. 1 — Spedizioni di pollame in destinazione del Belgio . . » ivi
Circolare N. 2. — Chiusura della Agenzia di città di Cosenza . . . » 8

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 1
Massimario . . . . » 8

Roma, gennaio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 342-1910. (*Boll. N. 52-1910*) — A pagina 669, penultima riga, invece di « biglietto a tagliandi » leggasi « libretto a tagliandi ». — Nell'allegato al medesimo Ordine di Servizio, colonna « Itinerari », invece di « o Chiasso-Hüelen » devesi leggere « o Chiasso-Flüelen », e conformemente « Flüelen » anzichè « Hüelen » al richiamo (*).

Ordine di Servizio N. 344-1910. (*Boll. N. 52-1910*). — A pagina 675, terza riga, invece di « per la di Laon » leggasi « per la via di Laon »

Legge N. 884 del 29 dicembre 1910 *riguardante la proroga a tutto il mese di marzo 1911 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione e della spesa per l'esercizio finanziario 1910-11* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato :
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

L'autorizzazione data al Governo del Re, in virtù dell'art. 1 della legge 29 giugno 1910, n. 351, di esercitare provvisoriamente, fino al 31 dicembre 1910, lo stato di previsione dell'entrata e quelli della spesa dei Ministeri del Tesoro, dell'Istruzione pubblica, del Lavori pubblici e dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, è prorogata fino a che essi non siano rispettivamente tradotti in legge non oltre il 31 marzo 1911.

È del pari prorogata fino al 31 marzo 1911 la facoltà, concessa con l'art. 2 della legge stessa, di esercitare provvisoriamente gli stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia eritrea e della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1910-911.

Rimangono ferme le limitazioni di cui agli articoli 3 e 4 della legge predetta.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 dicembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

(1) Pubblicata nella *Gzzetta Ufficiale del Regno*, N. 303 del 30 dicembre 1910.

Ordine Generale N. 1. (Servizio I).

Movimento nel personale superiore.

Il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza del 29 dicembre 1910, ha deliberato:

che a decorrere dal 6 gennaio 1911 il Capo Servizio comm. ing. Severino RODINI cessi dalla dirigenza del Servizio Centrale IV (personale) e venga, con la qualifica di Ispettore Superiore, assegnato all'Ispettorato centrale, assumendo in pari tempo l'incarico di dirigere l'ufficio di stralcio in sostituzione del compianto Ispettore Superiore comm. ing. Domenico MARCHIANO;

che dalla stessa data il comm. ing. Andrea ALESSANDRI, conservando il suo posto di Capo del Servizio Centrale I, sia incaricato della dirigenza temporanea del Servizio Centrale IV;

che a partire dal 1° gennaio 1911, in sostituzione del comm. ing. Mosè BERRINI, le funzioni di Capo Compartimento presso la Direzione Compartimentale di Torino vengano temporaneamente assunte dal Capo Compartimento a Genova, comm. ing. Vincenzo CAPELLO.

Ordine di Servizio N. 1. (Servizio VI).

Somministrazioni delle materie di consumo degli oggetti di cancelleria e degli stampati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 221 e 314-1908).

Si comunicano le variazioni da apportarsi ai seguenti articoli degli Ordini di Servizio N. 221 e 314-1908.

Art. 1.

Le Stazioni e Depositi del personale devono compilare sul Mod. F-146 i propri assegni quadrimestrali delle materie di consumo e sul Mod. F. 146-*bis* gli assegni mensili degli olii e delle materie per untura.

Art. 7.

Per il 1° e 2° quadrimestre di ogni anno finanziario le somministrazioni sono fatte dai Magazzini in base alla quantità di assegno; per il terzo quadrimestre, i Magazzini devono attendere che siano loro comunicate le possibili variazioni, poichè per effetto di rimanenze, i Servizi centrali, gli uffici, le stazioni, le officine, i depositi, i tronchi del mantenimento, ecc. potrebbero aver bisogno per il 3° quadrimestre di quantità minori di quelle stabilite dall'assegno.

Queste variazioni devono comunicarsi ai Magazzini col Mod. F-151 (modello 1910), che deve essere sempre compilato e trasmesso non più tardi della fine di gennaio pel tramite normale. Se la fornitura del 3° quadrimestre non subisce variazioni, sarà sufficiente esporre di traverso nell'apposita colonna (g) le parole *conforme all'assegno.*

L'adozione del nuovo Mod. F-151 avrà effetto a partire dalla pubblicazione del presente Ordine di Servizio, e rimangono aboliti i Moduli F-145ª, F-146ª, 147ª, 148ª, 149ª e 150ª.

Nulla è innovato circa l'impiego degli allegati numeri 1°, 2° e 3° all'elenco F-150ª i quali, coll'abolizione di quest'ultimo elenco, prendono la denominazione di Allegati numeri 1°, 2° e 3°, all'Elenco F-150 ed hanno rispetto alle forniture pel 3° quadrimestre funzioni analoghe a quelle del nuovo Mod. F-151.

Art. 8.

Gli assegni fissati si intendono valere per tutto il biennio finanziario a cui si riferiscono gli Elenchi F-145, 146, 146 *bis* 147, 148, 149 e 150.

Però tanto gli Enti che consumano i materiali somministrati, quanto i Servizi centrali, e gli uffici dirigenti in genere, in base ai consumi accertati, ed agli eventuali cambiamenti che sono avvenuti, o previsti nelle condizioni dell'esercizio e degli impianti, devono rispettivamente provocare, od apportare le corrispondenti modifiche agli assegni

Tali modificazioni quando abbiano un effetto temporaneo, ovvero parziale o relativamente limitato devono essere comunicate ai Magazzini collo stesso Mod. F-151 (colonne *c, d, e, f*), se invece le varianti sono tali da cambiare notevolmente l'as-

segno annuo prestabilito, sarà ricompilato il Modulo per il secondo anno del biennio.

Art. 9.

Agli effetti delle somministrazioni delle materie di consumo degli oggetti di cancelleria e degli stampati, gli uffici, le stazioni, le officine, i depositi, ecc., compresi nella circoscrizione di ciascun Magazzino, sono divisi in tre gruppi, e la somministrazione dell'assegno a ciascun gruppo (salvo le disposizioni speciali per gli olii e le materie di untura) in uno dei primi tre mesi del quadrimestre, secondo le intelligenze prese dal Magazzino di ciascuna circoscrizione degli uffici interessati.

La distribuzione ha luogo di massima mediante spedizione in servizio; si fa eccezione per le forniture quadrimestrali delle materie di consumo alle stazioni, che vengono effettuate possibilmente col sistema del carro-blocco, ossia della consegna diretta.

A tale ufficio sono designati appositi incaricati dei Magazzini, i quali eseguiscono personalmente la distribuzione a mezzo di treni merci, aventi sufficiente fermata nelle stazioni.

I treni vengono determinati d'accordo fra il Magazzino e la Sezione del Movimento e Traffico.

L'Agente della stazione incaricata di ricevere in consegna le materie di consumo, ha l'obbligo di rilasciarne ricevuta agli incaricati dei Magazzini sul Riassunto di addebito F-168.

Petrolio e olio per illuminazione. — La distribuzione del petrolio e dell'olio per illuminazione si effettua mensilmente di iniziativa dei Magazzini in relazione ai bisogni di ciascun mese, secondo l'assegno stabilito sul Modulo F-146 *bis* dagli Uffici competenti, con riguardo al maggior consumo che si verifica nel periodo invernale che va dall'ottobre al marzo.

Pei mesi invece, di dicembre e giugno i Magazzini devono attendere la richiesta coll'apposito Mod. F-152 (modello 1910, colonna g-h) della quantità da somministrare, potendo per effetto di rimanenza occorrere una quantità minore di quella assegnata.

Le richieste Mod. F-152, devono pervenire ai Magazzini pel tramite normale, non più tardi del 15 novembre o del 15 maggio.

La fornitura dell'olio per ungimento si effettua metà in dicembre e metà in giugno, salvo che, per ragioni locali, sia diversamente disposto con apposita annotazione sui moduli degli assegni.

I Magazzini devono effettuare la fornitura del mese di giugno di loro iniziativa, e per quella di dicembre attendere invece che sia fatta domanda col sopracitato mod. *F*-152 (colonna *h*) da pervenire non più tardi del 15 novembre.

Il Mod. *F*-152 deve essere trasmesso quando anche la fornitura non subisca variazioni; in tal caso devono recare solo l'indicazione « conforme all'assegno ».

Qualunque modificazione sia da apportarsi a termini dell'art. 8, alle quantità in assegno per il secondo anno del biennio. esse dovranno sempre essere comunicate, per tramite normale, ai Magazzini, col Mod. *F*-152 (colonne *d*, *e*, *f*), *non più tardi della fine di gennaio.*

Art. 12.

I Magazzini, all'atto stesso della distribuzione, devono segnalare agli uffici e alle stazioni le differenze in meno somministrate in confronto alle quantità stabilite mediante il Modulo *F*-83, nel quale sono elencate tutte le partite mancanti a completamento dell'assegno, e ciò per fornire ai destinatari i necessari elementi di controllo sia rispetto ai ricevimenti successivi a saldo, quanto alle quantità addebitate.

Le quantità fornite in meno all'atto della distribuzione normale devono somministrarsi preferibilmente (salvo casi d'urgenza) nel 4° mese del quadrimestre a cui riferisce l'assegno.

In ordine a queste forniture complementari sarà provveduto a cura degli interessati alle opportune sollecitazioni in tempo utile, ed eventualmente provocando, se del caso, l'intervento degli Uffici superiori.

Le partite che non potessero essere fornite entro il quadrimestre e per le quali non fosse pervenuta al Magazzino espressa sollecitazione dall'interessato, sono da ritenersi perenti, e il servizio resterà assicurato con la fornitura dell'assegno pel successivo quadrimestre.

Ordine di Servizio N. 2. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 231 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 110-1910).

Dal 16 gennaio 1911 la tariffa locale N. 231 P. V. serie *B* sarà estesa ai trasporti di solfato di soda greggio in partenza dalla stazione di Riva Trigoso, limitatamente ai trasporti eseguiti dalla Fabbrica Nazionale dei Prodotti Chimici.

Per conseguenza, nella intestazione della serie *B* della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione, col richiamo N. (3) da riportarsi in fine di pagina colla relativa annotazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 3. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-germanico

(Vedi Ordine di Servizio N. 340-1910).

Col 28 dicembre 1910 la stazione di Petershausen i. Baden è stata ammessa al servizio diretto italo-germanico; di conseguenza nella Parte II B della relativa tariffa diretta, ristampatasi col 16° supplemento, sono da apportarsi le seguenti aggiunte e modificazioni:

Pag. 340. — Modificare come appresso le indicazioni relative alla detta stazione:

Bad.	**Petershausen** i. Baden	—	358	403	508	—

Pag. 428. — Introdurre la seguente stazione coi relativi prezzi qui sotto indicati:

Tariffe generali a Grande Velocità e Piccola Velocità.

		Tariffa a Grande velocità			Tariffe a piccola velocità – Spedizioni senza condizione di peso			
		CLASSI			CLASSI			
		a	b	c	1	2	3	4
Petershausen i. Baden	Pino	10.00	9.51 9.78 (1)	8.73 9.10 (3)	4.94	4.76	4.58	4.76
	Chiasso	11.23	10.64 10.90 (1)	9.86 10.33 (3)	5.45	5.23	5.05	5.23
	Peri	16.60	9.01	8.10	7.08	5.93	5.91	4.42

		TARIFFE A PICCOLA VELOCITÀ – Spedizioni a vagone completo									
		CLASSI				TARIFFE SPECIALI					
						I		II		III	
		A	B	C	D	a	b	a	b	a	b
Petershausen i. Baden	Pino	3.10	2.73	3.10	2.73	2.30	2.09	2.30	1.63	1.84	1.15
	Chiasso	3.47	3.06	3.47	3.06	2.58	2.34	2.58	1.82	2.06	1.30
	Peri	5.63	4.81	4.20	3.89	4.02	3.67	4.02	2.73	3.04	2.10

Colla data del 1° gennaio 1911 è stato pubblicato il 26° supplemento alle tariffe dirette italo-germaniche, il quale comprende varianti ed aggiunte al fascicolo delle Disposizioni regolamentari, all' elenco delle stazioni italiane, nonchè alla tariffa italiana a piccola velocità accelerata ed alle avvertenze della eccezionale N. 11 (vini).

Detto supplemento sarà, come di consueto, distribuito alle

stazioni ed uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità riassuntiva prodotti di Firenze, e le stazioni principali ne avranno una scorta in più per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 4. (Servizio VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 318 - 1910).

Colla data del 1° gennaio 1911 è stato pubblicato il 6° supplemento alle tariffe italo-belghe, il quale comprende modificazioni ed aggiunte al fascicolo delle disposizioni regolamentari, alle prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe, alla nomenclatura e classificazione delle merci ed all'elenco delle stazioni.

Detto supplemento, come di consueto, verrà distribuito alle stazioni ed uffici interessati dall'Ufficio contabilità riassuntiva prodotti di Firenze e le stazioni principali ne avranno una scorta in più per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 1. (Servizio VIII).

Spedizioni di pollame in destinazione del Belgio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910).

Le Ferrovie Belghe dello Stato informano che, per soddisfare alle esigenze del servizio doganale e sanitario di quel paese, è necessario che sulle Dichiarazioni per le Dogane, presentate dai mittenti in iscorta alle spedizioni di pollame in de-

stinazione del Belgio, sia indicato il numero dei capi componenti le spedizioni stesse.

Si invitano pertanto le stazioni, dalle quali si effettuano i trasporti di cui si tratta, a prevenire i mittenti di tale disposizione, affinchè, nel loro interesse, abbiano ad ottemperarvi.

Annotazione di ciò sarà da farsi all'articolo 19 del Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 2. (Servizio VIII).

Chiusura dell'Agenzia di Città di Cosenza.

(Vedi circolare N. 76-1910)

Col 31 dicembre 1910 ha cessato di funzionare l'Agenzia di Città di Cosenza e, di conseguenza, è stato soppresso il servizio dei trasporti a domicilio in quella stazione.

Si dovranno, pertanto, cancellare le relative indicazioni a pag. 16 del Prontuario-Tariffa pei trasporti a domicilio (edizione 1907) e le lettere *G. P.* poste alla colonna 14 della pagina 35, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, di fronte al nome della stazione medesima.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Trasporti ferroviari a tariffa ordinaria - Risarcimento in caso di ritardo.

Nei trasporti ferroviari a tariffa generale, il risarcimento del maggior danno, cui il vettore può essere tenuto in caso di ritardo, deve essere calcolato secondo il criterio stabilito per la perdita e per l'avaria della merce (*art.* 403, 405 *Cod. Comm.;* 139 *e* 140 *All. D, legge* 27 *aprile* 1885).

CASSAZIONE DI ROMA – Udienza 20 Agosto 1910 – Pres. Basile. – Est. De Seta. – P. M. Tommasi. (concl. conf.) – MALFERRARI contro FERROVIE DELLO STATO.

Omissis.

Addì 8 maggio 1908 ore 14, venne spedito da Livorno, a grande velocità, ad Enrico Malferrari in Bologna, un collo contenente pellicole cinematografiche, con porto assegnato in L. 0.65. Questo collo giunse con ritardo a destinazione alle ore 10 del successivo giorno 11, e il Malferrari in conseguenza del ritardo domandò all'amministrazione delle Ferrovie la restituzione del nolo in L. 0.60 calcolando il ritardo in ore 66, e la distanza di 185 chilometri, nonchè il risarcimento dei danni in L. 400, per non aver egli potuto adempire l'obbligazione di consegna delle pellicole a certo Grossi Giuseppe, a cui sarebbero servite per eseguire quattro rappresentazioni cinematografiche prestabilite in Finale d'Emilia, nei giorni 9, 10 e 11 maggio 1908, e per aver dovuto pagare al Grossi la penale pattuita di L. 320, e alla Casa fornitrice delle pellicole L. 80. La Amministrazione delle Ferrovie rispose di essere soltanto obbligata alla parziale restituzione del nolo di cent. 32, in proporzione del ritardo di 34 ore nella riconsegna, e non i pretesi danni subiettivi, non risarcibili a norma degli articoli 403, 405 del Codice di Com-

mercio, 139 e 140 delle tariffe ferroviarie all. D. alla legge 27 aprile 1885.

Proposta quindi la domanda in via giudiziale, l'adito Pretore del secondo Mandamento di Bologna, con sentenza del 10 aprile 1909, in base al motivo addotto dalla convenuta Amministrazione, la respinse. Tale sentenza venne confermata dal Tribunale di Bologna con sentenza del 19-23 novembre 1909, che il Malferrari denunzia a questo Supremo Collegio per i seguenti due mezzi.

1° Violazione degli articoli 1225, 1227, 1228, 1229 del Codice Civile e degli articoli 403, 405, 416 del Codice di Commercio. Violazione e falsa applicazione degli articoli 2, 4, 58, 70, 109, 110, 111, 139, 140, 141 della tariffa ferroviaria generale (legge 27 aprile 1885) e art. 7 della tariffa speciale

2° Violazione dell'articolo 517 Codice Procedura Civile a causa di difetto di motivazione.

IN DIRITTO.

Osserva il Supremo Collegio che il maggior danno, al cui risarcimento il vettore può essere tenuto in caso di ritardo alla esecuzione del trasporto (art. 403 C. C.), deve per le ragioni ampiamente svolte in ripetuti giudicati di questo stesso Collegio venir calcolato secondo il criterio stabilito nella prima parte del successivo articolo 405, cioè secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna, perchè tale criterio, stabilito in relazione alla perdita e all'avaria delle cose, che sono avvenimenti di gravità maggiore del semplice ritardo, deve anche a questo necessariamente essere applicabile per la regola generale di diritto che nel più stà compreso il meno, e perchè non può supporsi che il criterio medesimo, consacrato in altre legislazioni moderne vigenti all'epoca dell'attuazione del nuovo Codice di commercio italiano, sia stato da questo respinto senza una espressa dichiarazione, che sarebbe stata anche necessaria per rendere inapplicabile nella specie la interpretazione analogica a norma dell'articolo 3 delle disposizioni preliminari al Codice civile. D'altronde è impossibile ammettere, senza offesa gravissima a ogni sentimento di giustizia, che il ritardo della riconsegna dipendente non da dolo o manifesta negligenza, ma da colpa semplice, dia

luogo ad un risarcimento di danni in misura superiore a quella cui dà luogo la perdita della cosa trasportata avvenuta senza dolo o manifesta negligenza, e uguale a quella, cui dà luogo la perdita avvenuta per dolo o manifesta negligenza. E' poi assurdo il pretendere che il legislatore abbia stabilita la presunzione *juris et de jure*, che il ritardo presupponga sempre, se non il dolo, almeno la manifesta negligenza, perchè tale presunzione non è scritta nella legge, ed è anzi esclusa dall'ultimo alinea dell'articolo 403, in cui è detto che la mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo, poichè tale mancanza può essere cagionata da colpa lievissima di imprevidenza. Non può infine disconoscersi che l'art. 140 della tariffa allegata alla legge ferroviaria del 1885, considerando come perdute le cose dopo trascorse quattro settimane dal giorno fissato per la resa, senza che questa abbia avuto luogo, consideri il danno della perdita come più grave di quello della ritardata riconsegna.

Osserva sul secondo mezzo del ricorso che non sussiste il lamentato difetto di motivazione. In prima istanza e in appello il ricorrente Malferrari non ha mai contrastato che le pellicole cinematografiche non fossero diminuite di prezzo per effetto del ritardo, e che il danno, di cui chiedeva il risarcimento fosse un danno subbiettivo e non obbiettivo, ma ha sempre esclusivamente sostenuto che non solo il danno obbiettivo ma anche il subbiettivo fosse risarcibile a norma dell'articolo 403.

La subbiettività del danno era dunque un dato di fatto, che, ammesso concordemente dalle parti e dal giudice, non dava occasione ad alcuna questione di diritto in proposito, da esaminarsi dal giudice. Dimostrato poi che i danni, della cui esistenza si offriva la prova per testimoni, non fossero risarcibili, si affermava e giustificava con ciò implicitamente la irrilevanza della prova suddetta. Infine nessuna perplessità si riscontra nel motivo per cui la denunziata sentenza ha ammesso la restituzione parziale del prezzo di trasporto in centesimi trentadue e non la totale di centesimi sessanta.

Per tali motivi la Corte rigetta il ricorso.

Polizia sanitaria - Strade Ferrate - Competenze del Ministero dei L. L. P.P.

La facoltà data ai Sindaci di accordare l'autorizzazione per l'abitabilità di una casa non si estende anche alle costruzioni destinate ad uso di un'Amministrazione dello Stato.

Tutto quanto concerne la vigilanza sanitaria sulle ferrovie è di competenza del potere centrale, e questa competenza comprende non solo la costruzione delle linee e dei mezzi di trasporto, ma anche i loro fabbricati ed accessorii (art. 69 legge sanitaria, art. 4, 5, 6, 207, 258 legge sulle opere pubbliche).

CASS. ROMA - Sez. 1ª pen. - Udienza del 25 gennaio 1910 - Fiocca, Pres.: Stuart., rel.; Nonis, P. M. (concl. conf.) BIANCHI, ric.

Ritenuto che con verbale del 29 agosto 1908 i sorveglianti urbani di Monza elevarono verbale di contravvenzione a senso degli articoli 1 e 10 del regolamento locale di pubblica igiene e 69 della legge sanitaria, testo unico del 1° agosto 1907, a carico del commendatore Riccardo Bianchi, quale Direttore Gene ale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per occupazioni di locali ad uso ufficio, costruiti di recente nell' interno della stazione, senza prima avere domandato al Sindaco la licenza della abitabilità.

Successivamente nel 4 febbraio 1909 fu elevato altro verbale di contravvenzione a carico dello stesso Bianchi per avere lasciato occupare dei caselli costruiti lungo la linea ferroviaria Monza-Lecco senza neppure ottenere la suddetta licenza.

Chiamato il Bianchi al giudizlo davanti al Pretore di Monza per rispondere delle due contravvenzioni, si fece rappresentare dietro regolare mandato dall'avv. Giovanni Mucci, che fu pure suo difensore, ed eccepì che i Sindaci erano incompetenti a spiegare in tema di opere ferroviarie autorità od ingerenza per regolarne la parte igienica e che in ogni modo l'art. 69 della legge sanitaria riguardava case di abitazione, non mai locali destinati ad uso di ufficio.

Il pretere, rigettando tutte le eccezioni, con sentenza del 17 novembre 1909 condannò il Bianchi alla pena pecuniaria di

lire cento per la prima contravvenzione, e lo prosciolse dalla seconda.

Avverso questa sentenza il Bianchi produsse, a mezzo del suo procuratore, ricorso in tempo debito per cassazione, facendo regolare deposito, e deducendo varii mezzi principali ed aggiunti, ampiamente svolti in una memoria a stampa.

Omissis.

Attesochè passando agli altri mezzi che riflettono il merito della causa si impone innanzi tutto l'esame della questione pregiudiziale sulla dedotta nullità del verbale di contravvenzione, perchè elevato in materia estranea all'autorità municipale. Si deduce in sostanza dal ricorrente che esulava dal potere del Sindaco la provvisione di cui all'art. 69 sulla dichiarazione di abitabilità dei fabbricati ad uso dell'Amministrazione Ferroviaria o di altre amministrazioni dello Stato. La sentenza del Pretore, pure ammettendo che l'Amministrazione ferroviaria non è obbligata ai regolamenti di igiene che i Comuni sono autorizzati a fare nelle rispettive circoscrizioni, ritenne che non poteva giammai sottrarsi all'osservanza delle norme prescritte dalla legge generale sanitaria. Però questo non si contestava dal ricorrente, il quale invece eccepì che non era demandato al Sindaco di giudicare e dichiarare se la legge era stata osservata, e su tale punto essenziale la sentenza è monca, limitandosi solo ad escludere che altre leggi all'infuori di quella sanitaria, provvedano alla tutela dell'igiene in materia ferroviaria.

Osserva questo Supremo Collegio che la facoltà data ai Sindaci per l'art. 69 della legge sanitaria di accordare l'autorizzazione per l'abitabilità di una casa in costruzione od in parte rifatta, non si estende anche alle costruzioni destinate ad uso di un'Amministrazione dello Stato, nelle quali la vigilanza, anche per la sicurezza e l'igiene pubblica, viene affidata per legge ad organi dell'autorità centrale. Non è esatto quanto si afferma dal Pretore che nessun'altra legge provvede a simile tutela, perchè basta porre mente alle disposizioni della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865 allegato *F*, ed alla stessa legge sanitaria, testo unico del 1° agosto 1907, per rimanere convinti che tutto quanto riguarda l'ordinamento, la sicurezza e l'igiene delle strade ferrate, che rappresentano un'interesse generale dello Stato, è sottratto alla ingerenza degli enti autarchici locali.

E per fermo dal complesso delle disposizioni contenute negli art. 4, 5 e 6 della legge sui LL. PP. si rileva come codesta ingerenza sia propria del LL. PP. e; in materia di strade ferrate, l'articolo 207 esplicitamente dispone che lo stesso Ministero ha ingerenza per quanto riguarda la sicurezza e l' igiene pubblica nelle Ferrovie private, concetto che viene ribadito dall'art. 12 del regolamento approvato con R. D. del 31 ottobre 1873 col quale si ripete che tutto ciò che concerne la sicurezza delle cose e delle persone e la pubblica igiene nell' esercizio delle Ferrovie è applicabile anche alle ferrovie private.

Ora se è data l' ingerenza del Ministero dei LL. PP. in materia di igiene anche sulle strade ferrate private, di quelle cioè che un privato costruisce per uso proprio, non può menomamente dubitarsi che esso abbia eguale ed assoluta ingerenza sulle pubbliche.

Ed è ovvio che tale ingerenza si estenda a tutte le opere interessanti il servizio delle Ferrovie, non solo cioè alla costruzione delle linee o dei mezzi di trasporto, ma alle case di guardia, alle stazioni, loro fabbricati ed accessori, come si evince dal disposto dell'art. 258.

Nè nella legge sanitaria vigente vi sono disposizioni contrarie o tali da fare ritenere che si sia voluto attribuire ai Sindaci una facoltà più estesa e diversa da quella che essi avevano già colla precedente legge del 20 marzo 1865 sulla sanità pubblica. Anzi è notevole che nel regolamento del 6 settembre 1874 espressamente si diceva che ai sindaci era affidata la tutela della pubblica sanità per quanto concerne le abitazioni e i siti destinati soltanto ad uso dei privati. La nuova legge non ha fatto che ispirarsi ad eguali criteri, disponendo nell'art. 5 che debba essere sentito il Consiglio Superiore di Sanità, nei grandi lavori di pubblica utilità per ciò che riguarda l' igiene. Ed il regolamento approvato con R. D. del 3 febbraio 1901 spiega come il parere di detto Consiglio è richiesto nelle opere contemplate dalla legge 25 giugno 1865, fra le quali principalmente è annoverata quella delle ferrovie pubbliche.

Ora dal complesso di queste disposizioni di legge erompe chiaro il concetto che tutto quanto concerne la azienda delle Ferrovie è di competenza del potere centrale, come lo prova anche il fatto della convenzione esibita dal ricorrente dell' 8 maggio 1906, colla quale la Direzione Generale della Sanità Pubblica, pur lasciando alla Direzione Generale delle Ferrovie il provvedere sul Servizio

Sanitario, specie per tutto ciò che interessa i viaggiatori, il personale e i locali dell'amministrazione, si riservava però, come per legge, il diritto di alta vigilanza e di controllo sul servizio medesimo.

Ad escludere infine qualsiasi ingerenza dell'autorità locale occorre anche la ragione della legge, perchè non è possibile ammettere che lo Stato abbia voluto delegare ad un ente minore la azione di vigilanza sui propri atti.

Essendo il servizio ferroviario uno dei compiti più importanti dello Stato, come quello che soddisfa un bisogno di tutti i cittadini ed assicura la facilità delle comunicazioni, questa non può esercitarsi che da un organo unico centrale ed indipendente anche per l'unicità dei criteri direttivi ed esecutivi. Ora non v'ha chi non veda come tale servizio sarebbe grandemente perturbato se si dovesse ammettere il controllo delle varie autorità locali.

Ciò posto, nel caso in esame i sorveglianti del Comune di Monza non avevano, come non aveva il Sindaco, alcuna facoltà di elevare la contravvenzione; e la sentenza va perciò annullata senza rinvio, come violatrice delle suddette disposizioni di legge.

Attesocchè accogliendosi il detto mezzo non sia il caso di discendere all'esame degli altri, che sono ad esso subordinati.

Per questi motivi.

LA CORTE

Accoglie il ricorso del Comm. Bianchi Riccardo, quale Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, avverso la sentenza del Pretore di Monza del 17 novembre 1909 e conseguentemente la cassa senza rinvio.

MASSIMARIO.

Mandato amministrativo - Reclamo - Prescrizione - Interruzione e sospensione - Azione del destinatario svincolo.

A) *Il mandato conferito mediante impiego del modulo* A) *di cui all'Art.* 36 *delle Norme per il servizio legale delle Ferrovie dello Stato, approvate con R. D.* 10 *maggio* 1908, *N.* 280, *è valido anche per conferire incarico a sottoscrivere e presentare ricorso in Cassazione ;*

B) *L'obbligo della preventiva presentazione del reclamo amministrativo in doppio, a tenore dell'art.* 12-bis *delle Tariffe all. D, legge* 27 *aprile* 1885, *per la procedibilità dell'azione giudiziaria non si estende alle spedizioni regolate dalla Convenzione Internazionale di Berna ;*

C) *Il reclamo amministrativo sospende il corso della prescrizione soltanto per la durata del termine di improcedibilità dell'azione, trascorso il quale, anche senza risposta delle Ferrovie, la prescrizione comincia a decorrere ;*

D) *L'accettazione del reclamo amministrativo e l'apposizione del « visto » sull'originale che si restituisce al reclamante per parte del capo stazione non implica ricognizione del diritto di agire giudizialmente nel destinatario, che ne è in difetto per non avere effettuato lo svincolo ;*

E) *Il diritto di esercitare l'azione giudiziaria contro le Ferrovie spetta solo al mittente, a meno che il destinatario non abbia acceduto al contratto di trasporto coll'effettuare lo svincolo della merce e ritirare il bollettino di consegna e ciò anche quando ricorre l'ipotesi dello smarrimento della merce, essendo lo svincolo un atto simbolico*

CASSAZIONE DI TORINO. – Udienza dell'8 aprile 1910; Giorcelli P.; Milano est.; GARINO c. FERROVIE DELLO STATO.

ANNO IV - N. 2. 12 GENNAIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. DECRETO *n. 870 del 9 ottobre 1910 che approva l'annesso regolamento per l'applicazione della legge concernente provvedimenti a favore dei Comuni colpiti dai terremoti del 1909 e del 1910* . . Pag. 3

D. M. *del 31 dicembre 1910 di nomina nel Consiglio generale del traffico* . . . . » 23

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 5. — Accesso dei treni della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza in stazione di Reggio d'Emilia. — Attuazione del completo servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e merci a G.V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria con le stazioni della Ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza . . . . Pag. 9

Ordine di Servizio N. 6. — Limitazione del servizio a piccola velocità ordinaria nella stazione di Catania Porto . . . . » 15

Ordine di Servizio N. 7. — Servizio italo-ungherese via Fiume-Ancona/Venezia » 16

Ordine di Servizio N. 8. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . » ivi

Roma, gennaio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Circolare N. 3. — Pubblicazione dell'album degli attrezzi, arnesi e mezzi d'opera per uso delle officine, dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo . . . . Pag. 17
Circolare N. 4. — Riscaldamento dei treni viaggiatori con scaldapiedi. » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 9
Massimario . . . . » 16

R. DECRETO *n. 870 del 9 ottobre 1910 che approva l'annesso regolamento per l'applicazione della legge concernente provvedimenti a favore dei Comuni colpiti dai terremoti del 1909 e del 1910* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 13 luglio 1910, n. 467, contenente provvedimenti e disposizioni in seguito al terremoto del 7 giugno 1910, ed a quello del 25 agosto 1909;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato del tesoro, delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'annesso regolamento per l'esecuzione della legge 13 luglio 1910, n. 467, contenente provvedimenti e disposizioni in seguito al terremoto del 7 giugno 1910 e da quello del 25 agosto 1909, visto, d'ordine Nostro, dai predetti ministri segretari di Stato

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 9 ottobre 1910.

VITTORIO EMANUELE

LUZZATTI - TEDESCO - FACTA - SACCHI - RAINERI.

Visto, *il Guardasigilli*: FANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 2, del 3 gennaio 1911.

REGOLAMENTO

per l'applicazione della legge 13 luglio 1910, n. 467, concernente provvedimenti a favore dei Comuni colpiti dai terremoti del 25 agosto 1909 e 7 giugno 1910.

TITOLO I.

Riparazione e ricostruzione delle case danneggiate, abbattute e demolite per effetto del terremoto, appartenenti a persone di povera condizione.

Art. 1.

La ricostruzione delle case, appartenenti a persone di condizione povera, sarà fatta a spese dello Stato, a norma degli articoli 1 e 8 della legge 13 luglio 1910, n. 467, solo quando le case stesse siano state completamente abbattute o demolite per effetto del terremoto o quando, pur essendo rimaste solo danneggiate, la spesa di riparazione sia tale da eguagliare od approssimarsi a quella occorrente per dare un nuovo ricovero al proprietario della casa, ed ai membri della sua famiglia con lui conviventi prima del terremoto, che al pari di lui siano poveri e tra i quali esista l'obbligo degli alimenti.

Quando ne sia riconosciuta la convenienza tecnica ed economica, il Governo, anzichè alla ricostruzione delle case abbattute e demolite, potrà provvedere all'acquisto ed alla riparazione di fabbricati esistenti, i quali si trovino, o possano ridursi, in buone condizioni.

La condizione di povertà di cui al primo comma sarà accertata dal genio civile assumendo le debite informazioni presso le autorità locali e l'arma dei RR carabinieri.

Le persone inscritte nell'elenco dei poveri, di cui all'articolo 17 del regolamento 19 luglio 1906, n. 466, hanno a loro favore una presunzione di povertà, che non esime però il genio civile dai necessari accertamenti; e non osta a che una per-

sona sia dichiarata di condizione povera la circostanza che essa possegga eventualmente un piccolo fondo rustico, da cui ricavasi un reddito insufficiente al mantenimento suo e della propria famiglia.

Art. 2.

Salvo quanto è richiesto dall'osservanza delle norme igieniche, la nuova casa ricostruita non potrà, per numero di ambienti e dimensioni, eccedere quanto è strettamente necessario per dare un ricovero alle persone, di cui all'articolo precedente.

Art. 3.

L'elenco delle persone alle quali sarà in ciascun Comune ricostruita la casa, con l'indicazione degli ambienti che la comporranno, viene redatto a cura del genio civile e comunicato al sindaco che lo fa affiggere all'albo pretorio per un periodo di 10 giorni. Gl'interessati sono con pubblico avviso invitati a prenderne visione. Durante il predetto termine ogni interessato può presentare per iscritto alla segreteria del Comune le sue opposizioni contro l'elenco stesso. Nello stesso termine e nella stessa forma chiunque può fare opposizione all'elenco, sia per l'inclusione di persone che vi fossero state omesse, sia per la esclusione di quelle in esso comprese che non vi avessero titolo.

Sull'elenco e sulle opposizioni presentate è promosso il parere del Consiglio comunale, che deve pronunciarsi entro dieci giorni dalla scadenza del termine di cui sopra. La deliberazione definitiva spetta al ministro dei lavori pubblici. L'elenco approvato dal Ministero viene pubblicato all'albo pretorio del Comune per la durata di 10 giorni.

Art. 4.

La scelta della località per le nuove costruzioni a spese dello Stato sarà fatta dal genio civile, sentito il parere delle autorità comunali.

Il piano delle nuove costruzioni è pubblicato ai sensi e agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 5.

Il proprietario di una casa danneggiata o distrutta può rinunziare alla costruzione di questa a cura dello Stato, nei casi di cui al primo comma del precedente art. 1, e chiedere che gli venga corrisposta la somma che sarebbe stata all'uopo erogata, impegnandosi a ricostruire la casa direttamente a sue spese.

La dichiarazione di rinuncia dev'essere fatta dinanzi al sindaco che ne farà stendere verbale, entro il termine di 10 giorni, assegnato dall'ultimo comma dell'art. 3 per la pubblicazione dell'elenco definitivo delle case da costruire, e nella medesima dovrà indicarsi l'area su cui il proprietario intende ricostruire la casa e se l'area stessa già gli appartenga. Il sindaco ne dà immediato avviso al genio civile, il quale, entro 10 giorni, comunica per mezzo del sindaco al proprietario la somma che gli sarà pagata ove ricostruisca direttamente la casa. Il proprietario deve dichiarare entro 10 giorni se accetta la somma, ed in caso affermativo ne viene redatto verbale ricevuto dal sindaco. Qualora la somma non sia da lui accettata, la dichiarazione di rinuncia si ha come non avvenuta.

Il pagamento della somma accettata sarà fatto dal genio civile ad opera compiuta, ovvero a rate in proporzione allo stato d'avanzamento dei lavori.

La ricostruzione può eseguirsi anche su località diverse da quella su cui sorgeva la casa danneggiata, coll'approvazione del genio civile, che sentirà all'uopo il parere delle autorità comunali.

La somma da corrispondersi al proprietario sarà uguale alla spesa che lo Stato avrebbe sostenuto per la ricostruzione della casa nella località da esso prescelta, ai sensi dell'articolo precedente, esclusa la quota relativa al costo del suolo, quando la ricostruzione abbia luogo su terreno di spettanza del proprietario.

Art. 6

Ultimata la casa costruita o riparata a cura dello Stato ne viene fatta dal genio civile l'immissione in possesso a favore del proprietario, mediante verbale ricevuto dal sindaco.

Il proprietario della nuova casa dovrà procedere a sue spese a quanto occorre per l'accertamento della sua proprietà di fronte ai terzi.

Art. 7.

Le riparazioni alle case danneggiate, appartenenti a persone di condizione povera, saranno fatte a spese dello Stato solo quando, a giudizio dei funzionari del genio civile, siano indispensabili per rendere nei limiti dello stretto necessario abitabili le case stesse senza pericolo per la incolumità pubblica.

Per l'accertamento delle condizioni di povertà valgono le disposizioni dell'art. 1.

Art. 8.

Il Ministero dei lavori pubblici per un periodo di sei mesi, a datare dalla pubblicazione del presente regolamento, è autorizzato a cedere a prezzo di costo a privati e ad enti morali legnami ed altri materiali per la riparazione o costruzione di fabbricati di loro proprietà danneggiati, abbattuti, o demoliti per effetto del terremoto e destinati a scopo di abitazione.

Dietro richiesta degli interessati, e qualora trattandosi di privati questi presentino idonea fideiussione, potrà essere concesso che il pagamento abbia luogo in non più di tre rate qudrimestrali.

I pagamenti, di cui al presente articolo, saranno fatti al genio civile, il quale verserà le somme riscosse in tesoreria, salvo reintegro al bilancio dei lavori pubblici.

TITOLO II.

Sussidi ai Comuni ed enti morali per la riparazione e la ricostruzione di edifici pubblici o di uso pubblico danneggiati, abbattuti o demoliti per effetto del terremoto.

Art. 9.

I Comuni o gli enti aventi scopo di beneficenza, che intendano ottenere il sussidio del 50 per cento nella spesa per la riparazione o ricostruzione di edifici danneggiati, abbattuti

o demoliti per effetto del terremoto, ovvero in quella per l'acquisto di nuovi edifici in sostituzione di altri danneggiati, giusta il disposto degli articoli 1, lettera *b*) e 8 della legge 12 luglio 1910, n. 467, devono, entro 4 mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, farne pervenire, al prefetto della provincia, la domanda in carta da bollo da L. 1 diretta al Ministero dei lavori pubblici.

Alla domanda devono essere uniti:

a) la deliberazione del Consiglio del Comune o dell'ente, approvata, quando occorra, dalla Giunta provinciale amministrativa e dalla Commissione provinciale di beneficenza, con cui è stato approvato il progetto, e la esecuzione dei lavori. Nella deliberazione dovrà essere indicato in qual modo il Comune o l'ente intenda provvedere alla relativa spesa ed ai mezzi occorrenti per farvi fronte;

b) il progetto dei lavori per i quali si chiede il sussidio, accompagnato da una relazione, che illustri le opere proposte in rapporto ai danni arrecati dal terremoto, e ne dimostri la necessità.

Ove si tratti dell'acquisto di un edifizio, in sostituzione di altro danneggiato, deve essere prodotto il decreto prefettizio autorizzante l'acquisto, ai sensi della legge 21 giugno 1896, n. 218, ed essere data la dimostrazione che la spesa prevista per l'acquisto non è superiore a quella necessaria per ricostruire o riparare l'edificio danneggiato, ed in caso di eccedenza bisogna dichiarare che per la parte eccedente tale spesa si rinunzia al sussidio dello Stato.

Art 10.

Il genio civile esaminerà il progetto di cui al precedente articolo 9, accertando che i lavori in esso previsti sono diretti a restituire allo stato primitivo i fabbricati distrutti o danneggiati, esclusa ogni radicale modificazione od ampliamento, che non siano richiesti dalla necessità di assicurare la dovuta stabilità o sicurezza ai fabbricati stessi.

Art. 11.

La domanda, dopo essere stata sottoposta all'esame del genio civile, viene rimessa al Ministero dei lavori pubblici con una dichiarazione del prefetto nella quale si accerti:

a) che l'opera per cui si chiede il sussidio è una di quelle indicate nell'articolo 1, lettera *b*) della legge;

b) che il Comune o l'ente dispone dei mezzi finanziari occorrenti per sostenere la quota di spesa a suo carico.

I progetti per la ricostruzione o la riparazione di edifici adibiti a sede di scuole comunali, o per l'acquisto di fabbricati da adibire a tale scopo, debbono a cura del prefetto essere sottoposti all'approvazione del Consiglio provinciale sanitario e del Consiglio provinciale scolastico. Le relative deliberazioni debbono essere inviate al Ministero insieme con gli altri documenti.

Art. 12.

Quando la domanda di sussidio sia fatta per un edificio servente al culto, e che non sia di spettanza del Comune, la domanda di sussidio deve essere fatta dal vescovo per le chiese cattedrali o dal parroco per le parrocchie ed in caso di vacanza del beneficio a cura dell'Economato generale dei benefici vacanti, e venire accompagnata dai documenti di cui alla lettera *b*) dell'art 9 del presente regolamento.

Il prefetto sottopone la domanda all'istruttoria prescritta dalla prima parte del precedente art. 11 e la rimette quindi al Ministero con le attestazioni di cui all'articolo medesimo.

Art 13.

I sussidi sono concessi per decreto dal ministro dei lavori pubblici, udito l'ispettore superiore compartimentale del genio civile, e l'ammontare di essi va commisurato alla spesa riconosciuta strettamente necessaria in base ai criteri di cui al precedente art. 10, e non potrà mai estendersi ad opere di abbellimento o di decorazione; ma si tiene conto delle spese di progetto, di quelle per direzione e sorveglianza dei lavori e delle eventuali indennità di espropriazioni.

I lavori sono eseguiti a cura delle amministrazioni degli enti interessati.

Il Ministero dei lavori pubblici provvede con mandati diretti al pagamento del sussidio ad opera compiuta, od anche a

rate proporzionali, in base a certificati del genio civile, che attestino la regolarità e l'ammontare dei lavori eseguiti.

Ad opera ultimata, l'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile, od un ingegnere da lui delegato, rilascia il certificato finale, da cui risulti l'ammontare complessivo della spesa, in base al quale il Ministero dei lavori pubblici provvede alla liquidazione ed al pagamento del sussidio stesso o della sua rata residuale, entro i limiti della fatta concessione.

Se il sussidio è stato concesso per l'acquisto di uno stabile in conformità dell'ultimo comma dell'art. 9, il pagamento viene effettuato in unica rata, su presentatazione di copia regolare del contratto d'acquisto, vistata dal prefetto.

Art. 14.

Verificandosi in corso di esecuzione la necessità d'introdurre modificazioni o varianti ai lavori sussidiati, i relativi progetti, vidimati dal genio civile, debbono essere presentati al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione, in mancanza della quale l'eventuale maggiore spesa non sarà ammessa a sussidio.

Anche la determinazione di questo sarà fatta per decreto dal Ministro dei lavori pubblici in conformità di quanto dispone il precedente art. 13.

TITOLO III.

Mutui.

§ 1.°

Mutui ai Comuni ed Istituti di beneficenza ed altri enti morali per riparare i danni loro causati dal terremoto.

Art. 15.

Entro quattro mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, i Comuni danneggiati dai terremoti del 7 giugno 1910 e 25 agosto 1909 possono, tanto nell'interesse proprio, quanto in quello degli Istituti di beneficenza o di altri corpi morali, presentare al prefetto domanda di mutui da parte della Cassa

depositi e prestiti, alle condizioni di favore stabilite dall'art. 6 della legge 13 luglio 1910, n. 467, per riparare i danni loro causati dal terremoto.

Qualora si tratti di lavori ammessi al sussidio del 50 per cento a norma dell'art. 1, lettera *b*) della legge stessa, la domanda di mutuo deve essere presentata insieme con quella di sussidio, di cui ai precedenti articoli, e la somma da mutuare non può eccedere la quota del 50 per cento a carico dei Comuni e degli altri enti.

Alle domande di mutuo debbono essere allegati i seguenti documenti:

1° copia delle deliberazioni del Consiglio comunale prese nei modi stabiliti dall'art. 178 della legge comunale e provinciale (testo unico approvato con R. decreto 21 maggio 1908, n. 269). In queste deliberazioni, deve essere stabilito l'oggetto e l'ammontare del mutuo, il periodo di ammortamento non eccedente i 50 anni col sistema delle semestralità costanti, il saggio d'interesse e la garanzia mediante delegazioni ai termini degli articoli 5 e seguenti della legge (testo unico) 5 settembre 1907, n. 751, in materia di prestiti sulla Cassa depositi e prestiti;

2° copia della deliberazione con la quale la Giunta provinciale amministrativa approva le deliberazioni dei Consigli comunali;

3° dichiarazione prefettizia circa la garanzia offerta per assicurare l'estinzione del mutuo. Per la sovraimposta, in tale dichiarazione, occorre indicare la tangente applicata dal Comune per ognuno degli anni dal 1902 al 1910, distinta per terreni e fabbricati, il limite legale dei cinquanta centesimi della imposta principale erariale e la quota disponibile a garanzia del mutuo, nonchè la tangente di sovraimposta fabbricati sgravata in seguito al terremoto e per effetto dell'art. 4 della legge 13 luglio 1910, n. 467;

4° bilancio del Comune.

Quando non si tratti di lavori, per i quali si chiede il sussidio a termini della lettera *b*) dell'art. 1 della legge 13 luglio 1910, n. 467, a tali documenti devono essere uniti:

5° un progetto dei lavori da eseguire vidimato dal genio civile;

6° una dichiarazione del prefetto nella quale si attesti che il lavoro, per cui si chiede il mutuo, è uno di quelli compresi nell'art. 6 della legge, ed è contenuto nei limiti strettamente necessari accertati dal genio civile.

Art. 16.

Il genio civile, nell'esaminare il progetto di cui al precedente art. 15, procederà coi criteri stabiliti nell'art. 10.

La determinazione dell'ammontare del mutuo sarà fatta nel modo stabilito pei sussidi nel primo comma del precedente art. 13.

Su domanda degli interessati il Ministero dei lavori pubblici potrà consentire che i progetti siano studiati a cura del genio civile. In questo caso l'ufficio dovrà, nella relazione illustrativa, dimostrare di aver tenuto conto delle disposizioni di cui ai precedenti comma.

Art. 17.

La Giunta provinciale amministrativa prima di approvare le deliberazioni dei Comuni che intendono chiedere prestiti nell'interesse degli Istituti di pubblica beneficenza e degli altri corpi morali deve assicurarsi che le deliberazioni degli enti stessi abbiano riportato la regolare approvazione della Commissione provinciale di beneficenza e che di fronte a tali enti i Comuni siano sufficientemente garantiti pei prestiti che intendono contrarre.

Art. 18.

La Giunta provinciale amministrativa e la Commissione provinciale di beneficenza, rispettivamente, prima di approvare le deliberazioni concernenti i mutui, devono esaminare la convenienza amministrativa della contrattazione del prestito, avuto riguardo alla potenzialità economica dell'ente, e devono assicurarsi che alla spesa cui si vuole provvedere col mutuo non sia opportuno supplire invece colle risorse ordinarie o con economie del bilancio.

Art. 19.

Riconosciuta la regolarità degli atti presentati, il prefetto li trasmette al Ministero dei lavori pubblici Questo se la domanda di mutuo si riferisca a lavori pei quali è chiesto anche il sussidio del 50 %, promuove su di essa l'istruttoria e le deliberazioni di cui agli articoli 9 a 13 del presente regolamento. Emanato il decreto di concessione del sussidio, rimette tutti gli atti insieme con copia del decreto, alla Direzione generale della Cassa depositi e prestiti, la quale, accertatane la regolarità nei riguardi della garanzia, provoca dal Ministro del tesoro la emissione del decreto da registrarsi alla Corte dei conti, per l'impegno sul bilancio del tesoro del pagamento della metà degli interessi del mutuo, con l'obbligo di versarne l'importo alla Cassa mutuante entro il mese di giugno di ciascun anno.

In base al suddetto decreto ed ai documenti giustificativi del mutuo, l'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti promuove, secondo le norme del suo istituto, il decreto Reale di concessione.

Ove invece la domanda di mutuo si riferisca a lavori, pei quali non sia stato chiesto anche il sussidio del 50 %, il Ministero dei lavori pubblici comunica gli atti pervenutigli col suo parere alla Direzione generale della Cassa dei depositi e prestiti, per i provvedimenti ad essa spettanti ai sensi dei precedenti capoversi.

I mutui verranno estinti col sistema delle semestralità costanti e nei modi stabiliti dal testo unico 5 settembre 1907, n. 751.

Art. 20.

La somministrazione del prestito si fa ratealmente, col concorso ed in base ad ordinativi del prefetto. Il pagamento delle rate è giustificato da certificati, rilasciati dal genio civile. L'ultima rata è pagata ad opera compiuta, dopo che l'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile, od un ingegnere da lui delegato, ha verificato la regolarità dei lavori, e ne ha rila-

sciato il certificato finale, da cui risulti l'ammontare complessivo della spesa.

Qualora si tratti di lavori sussidiati dallo Stato, a norma dell'art. 1, lett. *b*, della legge, per la somministrazione del mutuo valgono i duplicati dei certificati rilasciati dal genio civile a norma del precedente art. 13 per il pagamento del sussidio.

Art. 21.

Se il mutuo viene chiesto per l'acquisto di uno stabile in sostituzione di quello danneggiato si applicheranno gli articoli precedenti in quanto sono applicabili, ed alla relativa domanda debbono essere allegati il decreto prefettizio autorizzante l'acquisto ai sensi della legge 21 giugno 1896, n. 218, nonchè la dimostrazione, vidimata dal genio civile, che la spesa prevista per l'acquisto non è superiore a quella necessaria per ricostruire o riparare l'edificio danneggiato.

La somministrazione del mutuo concesso per l'acquisto di uno stabile viene effettuata in unica rata, su presentazione di copia regolare del contratto d'acquisto, vidimata dal prefetto.

Art. 22.

Gli interessi da liquidare in base al secondo comma dell'art. 5 della legge, decorrono dal primo giorno del mese successivo alla scadenza di ogni rata bimestrale, nella misura stabilita per i mutui ordinari della Cassa dei depositi e prestiti.

Il debito complessivo al 31 dicembre 1911 sarà ripartito in quattro annualità, a rate bimestrali, al saggio vigente al momento della ripartizione.

I crediti della Cassa depositi e prestiti e della sezione autonoma di credito comunale e provinciale possono, in quanto occorre, ridursi od estinguersi anche per compensazione con gli interessi eventualmente dovuti dai suddetti Istituti e con ritenute sui rimborsi del tesoro, ai sensi dell'art. 4 della legge.

§ 2°.

Mutui ai privati.

Art. 23.

I privati proprietari i quali intendono ottenere prestiti autorizzati dagli articoli 2 e 8 della legge 13 luglio 1910, n. 467, entro sei mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, devono presentare domanda al Ministero del tesoro per mezzo del prefetto.

La domanda, in cui sarà indicata la professione del richiedente e la somma che gli occorre prendere a prestito, dovrà essere corredata dai documenti seguenti:

a) documentazione del possesso legittimo del fabbricato distrutto o danneggiato;

b) perizia descrittiva giurata sull'importanza e capacità del fabbricato prima del disastro e sull'entità dei danni;

c) perizia in cui sia distinta la spesa strettamente necessaria per i lavori di ricostruzione o di riparazione, escluso ogni abbellimento od ampliamento, e salvo quella maggiore che fosse strettamente necessaria per la dovuta sicurezza e stabilità dell'edificio.

Nel caso che il mutuo si chieda per lavori già eseguiti, la perizia deve indicare la spesa sostenuta per la costruzione e per le riparazioni eseguite, esclusa quella riferibile ad ampliamento o abbellimento, e le condizioni degli edifici ricostruiti o riparati nei riguardi della stabilità. Il richiedente, inoltre, deve presentare un certificato del prefetto dal quale risulti, se e in quale misura, il Governo abbia concorso per la ricostruzione e riparazione;

d) l'atto di notifica della domanda di mutuo, eseguita a mezzo dell'ufficiale giudiziario, ai creditori iscritti sullo stabile distrutto o danneggiato, oppure la pubblicazione della domanda di mutuo nel giornale degli annunzi giudiziari e l'affissione per 15 giorni all'albo del Comune ove esiste la casa danneggiata o distrutta.

Art. 24.

Le perizie dei lavori, che devono essere unite alle domande di mutuo, potranno, a richiesta dell'Istituto mutuante o del Ministero del tesoro, essere sottoposte al riscontro dell'Ufficio del genio civile, quando vi sia fondato dubbio che i lavori, per i quali è richiesto il mutuo, eccedano il limite dello stretto necessario, o comprendano opere di abbellimento o di ampliamento.

Art. 25.

I creditori iscritti che intendono valersi delle facoltà di cui all'art. 25 della legge 25 giugno 1906, n. 255, debbono notificare al prefetto della Provincia, al quale fu presentata la domanda di mutuo, la relativa opposizione, entro quindici giorni dalla notificazione o pubblicazione della domanda del proprietario.

Il prefetto trasmetterà, col parere del competente Ufficio del genio civile e dell'Avvocatura erariale, gli atti di opposizione al Ministero del tesoro, il quale giudicherà su di essi dopo aver inteso il Consiglio di Stato.

Art. 26.

Se i proprietari dei fabbricati distrutti o danneggiati, sopra i quali esistano iscrizioni ipotecarie, non si curassero di provvedere alla ricostruzione o alle riparazioni straordinarie occorrenti, il creditore ipotecario, trascorsi i cinque mesi dalla pubblicazione del presente regolamento, adempiute le formalità di cui all'art 23, avrà diritto di valersi delle disposizioni della legge 13 luglio 1910, n. 467, per eseguire nel suo interesse la ricostruzione e le riparazioni occorrenti.

Uguale diritto spetterà all'usufruttuario in caso di negligenza da parte del proprietario.

Quando vi siano più creditori ed usufruttuari, essi potranno esercitare in comune il diritto di cui all'art. 25 della legge 25 giugno 1906, n. 255, delegando la rappresentanza ad uno di essi.

Art. 27.

Per la determinazione della somma massima che si può concedere a mutuo si debbono tenere presenti secondo l'importanza dei fabbricati:

a) i contratti di acquisto dell'immobile, purchè abbiano data non anteriore al decennio in corso, a partire dal gennaio 1910;

b) il multiplo (60 volte) dell'imposta erariale principale verso lo stato, gravante sullo stabile;

c) le perizie ed i certificati di cui alle lettere *b)* e *c)* del precedente art. 23.

Nel caso il proprietario intenda di abbellire o di ampliare lo stabile o abbia già eseguito i lavori di abbellimento o di ampliamento, la somma del mutuo sarà commisurata alla spesa necessaria per restituire l'immobile stesso allo stato primitivo, salvo le maggiori spese per dare all'edificio la dovuta sicurezzaa e stabilità.

Nella determinazione della somma da concedersi a mutuo, inoltre, bisogna tener conto, per detrarla, di quella eventualmente corrisposta dallo Stato risultante dal certificato del prefetto menzionato nella lettera *c)* dell'art. 23.

Art. 28.

Il prefetto, esaminate le domande pervenutegli e compiute le pratiche che eventualmente occorressero, le trasmetterà con tutti i documenti al Ministero del tesoro, accompagnandole col suo parere.

Colla medesima procedura il prefetto rimetterà al Ministero le domande di cui all'art. 26 entro 10 giorni da quello in cui le ha ricevute.

Art. 29.

Il Ministero del tesoro decide sull'accoglimento delle domande pervenute dai prefetti e sull'ammontare della somma da consentire a mutuo e trasmette al Ministero di agricoltura, industria e commercio le domande riconosciute ammissibili in-

sieme con i documenti presentati dagli interessati, affinchè le comunichi agli Istituti mutuanti, dandone in pari tempo notizia al tesoro.

L'Istituto compie gli accertamenti richiesti dai propri stastuti e, deliberata l'accettazione delle domande, le restituisce con una copia di tale deliberazione al Ministero del tesoro, il quale provvede alla emissione del decreto Ministeriale per la autorizzazione del mutuo. L'Istituto mutuante inoltre informa dell'accettazione delle domande il Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Nel decreto dev'essere preso il necessario impegno per il contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui, e dopo la registrazione da parte della Corte dei conti, esso dev'essere trasmesso all'Istituto assuntore dandone partecipazione al Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Art. 30.

Deliberata la concessione del mutuo dovrà procedersi alla stipulazione del relativo contratto, secondo le norme proprie degli Istituti mutuanti entro sei mesi dalla data del decreto Ministeriale di adesione, sotto pena di decadenza.

Avvenuta la stipulazione del contratto l'Istituto mutuante ne darà comunicazione al Ministero del tesoro ed a quello di agricoltura, industria e commercio.

Art. 31.

Le spese che per perizie, esame legale, stipulazione di contratti ed altre accessorie dovessero farsi dall'Istituto mutuante, sono a carico dei sovvenuti, e vengono prelevate dall'ammontare del mutuo, o conglobate nel mutuo stesso.

Art. 32.

Nel contratto di mutuo deve essere pattuita l'indivisibilità del mutuo, pel caso che lo stabile appartenga a più proprietari, e le parti si obbligheranno, inoltre, all'osservanza delle disposizioni di cui all'art. 20 (testo unico) delle leggi sul Credito

D. M. *del 31 dicembre 1910 di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

Il MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63, lett. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Sulla designazione del Ministero della Guerra,

DECRETA:

Il Sig. Comm. Carlo Ridolfi, Direttore capo di divisione al Ministero della Guerra, è confermato nell'ufficio di rappresentante del Ministero stesso nel Consiglio generale del traffico.

Roma, addì 31 dicembre 1910.

Il Ministro
E. SACCHI.

fondiario 16 luglio 1905, n. 646, qualora lo stabile per morte o per vendita o per qualsiasi altro titolo passasse nelle mani di uno o più eredi ovvero di aventi causa o terzi con o senza divisione.

Art. 33.

Qualora non si tratti di costruzioni o riparazioni già eseguite a cura e spese del proprietario, la somma consentita a mutuo dovrà dall'Istituto mutuante essere somministrata in più rate nel biennio di cui all'art. 24 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e le rate stesse saranno pagate a misura che progrediscono i lavori di ricostruzione o di riparazione dello stabile, in modo che il valore corrispondente alle rate somministrate sia stato incorporato nell'immobile ricostruito o riparato, mediante l'esecuzione dei lavori giusta il progetto approvato.

La domanda di somministrazione di ciascuna rata è fatta dal sovvenuto all'Istituto sovventore in base ad un certificato rilasciato dal genio civile attestante che i lavori compiuti ed il valore incorporato nell'immobile, coi lavori compiuti, uguagliano l'ammontare della rata suddetta.

Art. 34.

L'ultima rata è prelevata dopo l'accertamento finale e in base alla liquidazione dei lavori eseguiti, da farsi a cura dell'Istituto mutuante.

Se l'importo dei lavori eseguiti risulta inferiore alla somma approvata, la partita del conto corrente a debito del sovvenuto viene chiusa in base a questo minore importo. Qualora al contrario risulti in eccedenza, il sovrappiù deve far carico al sovvenuto.

Art. 35.

Compiuta la somministrazione delle rate è chiuso il conto, deducendo a credito del sovvenuto l'ammontare dei rimborsi parziali che egli avesse operato, e l'Istituto mutuante, accertato il valore dello stabile riedificato, con le norme stabilite per il

Credito fondiario, provvede alla determinazione definitiva dell'ammontare del mutuo risultante a debito del sovvenuto, dandone comunicazione ai Ministeri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio,

Art. 36.

Se si tratti di prestiti assunti da un Istituto non autorizzato all'esercizio del credito fondiario, il pagamento ne viene fatto in contanti.

Se invece si tratta di prestiti assunti da un Istituto autorizzato all'esercizio del credito fondiario, se ne fa il pagamento in contanti o in cartelle, secondo sarà stabilito fra l'istituto mutuante e il mutuatario.

Art. 37.

L'eventuale emissione delle cartelle fondiarie non può essere fatta se non in corrispondenza dell'ammontare delle rate del mutuo effettivamente pagate.

L'Istituto mutuante deve ritirare dalla circolazione tante cartelle, quante corrispondono all'ammontare dei rimborsi eventuali fatti dal sovvenuto durante la somministrazione delle rate del mutuo e di quelli che, tanto per tali mutui, quanto per quelli somministrati in una volta, venissero operati nei tempi e nei modi stabiliti dalla legge sul Credito fondiario (testo unico) approvato con R. decreto 16 luglio 1905, n. 646 e dal relativo regolamento.

Art. 38.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio e quello del tesoro hanno facoltà, a seconda che l'Istituto mutuante è soggetto alla vigilanza dell'uno o dell'altro Ministero, di verificare negli uffici dei singoli Istituti mutuanti l'esistenza dei contratti denunciati, le conseguenti scritture ed ogni altro documento che ai medesimi si riferisca.

Art. 39.

Per essere ammessi alla gratuità degli atti, di cui nell'articolo 26 della legge 25 giugno 1906, n 255, gli interessati devono produrre un certificato in carta semplice del sindaco del Comune attestante che l'atto richiesto occorre per l'ammissione al mutuo consentito dalla legge 13 luglio 1910, n. 467, a favore dei danneggiati dai terremoti del 25 agosto 1909 e 7 giugno 1910; una eguale dichiarazione relativa allo scopo cui l'atto serve, deve, inoltre, dagli uffici pubblici inserirsi, mediante accertazione, in ciascun atto che essi rilasciano con riferimento all'art. 2 della legge 13 luglio 1910, n. 467 e 26 di quella 25 giugno 1906, n. 255.

Art. 40.

In conformità dei contratti denunziati, gli Istituti mutuanti rimettono al Ministero del tesoro, prima del 30 giugno e del 31 dicembre di ciascun anno la liquidazione del contributo dello Stato per ciascun mutuatario, distinguendo le somministrazioni dei mutui in rate, dai mutui concessi in una sol volta.

La liquidazione è fatta in ragione della metà delle quote semestrali, aumentata di un decimo, per tenere l'Istituto mutuante sollevato da eventuali perdite.

Il Ministero predetto, accertata la regolarità della liquidazione, provvede alla emissione del relativo mandato di pagamento, dandone comunicazione al Ministero di agricoltura, indnstria e commercio.

Art. 41.

Nel caso che il mutuatario non soddisfacesse al pagamento delta parte di semestralità posta a sua carico dalla legge, il creditore ipotecario, l'usufruttuario e l'usuario hanno dirito di pagare essi stessi le semestralità medesime. Ove il pagamento non sia avvenuto, l'Istituto mutuante avrà il diritto di procedere alla espropriazione dell'immobile ipotecato in conformità alle disposizioni contenute negli articoli 6 e 21 della legge 4 giugno 1896, n. 183.

Art. 42.

Nel caso di vendita per espropriazione forzata dell'immobile per cui fu consentito il mutuo in base alla legge 13 luglio 1910, n. 467, il deliberatario può profittare del mutuo suddetto assumendo gli obblighi del primitivo mutuatario senza che cessi l'azione personale contro quest'ultimo.

Art. 43.

' stituto mutuante deve tenere un conto distinto per ogni partita in sofferenza e deve, ad esproprio finito, comunicare al Ministero del Tesoro e a quello di agricoltura, industria e commercio, un estratto del conto stesso, dal quale risulti la situazione della partita dopo effettuata la vendita dello stabile espropriato.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Il Ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 5- 1911.*

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate: Viaggiatori	Bagagli	Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Impianti fissi: Piani caricatori: di testa	di fianco	Bilancie a ponte: Quantità	portata in tonn.	Grue fisse: Quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	Distanze dal transito di Reggio Emilia.
Barco	Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza	—	—	G	A	P	VB	—	F	—	—	—	—	S L	14
Bibbiano . . .	id.	V	B	G	A	P	VB	—	F	—	—	—	—	S L	17
Cavriago . . .	id.	V	B	G	A	P	VB	—	F	—	—	—	—	S L	10
Ciano d'Enza .	id.	V	B	G	A	P	VB	—	F	1	30	—	—	S L	27
Montecchio . .	Barco-Montecchio	V	B	G	A	P	VB	—	F	1	30	—	—	S L	17
Piazzola Quattro Castella	Reggio d'Emilia Ciano d'Enza	—	—	G	A	P	VB	—	F	—	—	—	—	S L	20
Reggio S. Stefano	id.	V	B	G	A	P	VB	—	F	1	30	—	—	S L	3
S. Polo. . . .	id.	V	B	G	A	P	VB	—	F	—	—	—	—	S L	23

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 5-1911.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari.

STAZIONI	Amministrazione e linea alla quale appartengono.	Transiti punti di allacciamento con la rete principale	Distanze dai transiti	TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai in comitiva.	TARIFFA MILITARE			BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Bibbiano	Ferrovia Reggio Emilia - Ciano	Reggio Emilia	17	1.25	0.85	0.60	0.50	0.50	0.35	0.25	3.842
Cavriago			10	0.75	0.50	0.35	0.30	0.30	0.25	0.15	2.260
Ciano			27	1.95	1.35	0.90	0.75	0.80	0.55	0.40	6.102
Montecchio			17	1.25	0.85	0.60	0,50	0.50	0.35	0.25	3.842
Reggio S. Stefano . .			3	0.25	0.15	0.10	0.10	0.10	0.10	0.05	0.678
S. Polo.			23	1.70	1.15	0.80	0.65	0.65	0.50	0.35	5.198

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 5-1911.

PROSPETTO indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata - ritorno in servizio cumulativo con la Ferrovia Reggio E.-Ciano.

DA	A e viceversa	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice – Treni diretti 1ª Cl.	Cl.	3ª Cl.	Treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	62	7.95	5.55	3.60	7.20	5.05	3.25	11.15	7.80	5.05
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
Bologna	Bibbiano	Reggio Emilia	Totale	79	9.90	6.90	4.50	9.15	6.40	4.15	14.05	9.85	6.35
			F. F. Stato	62	7.95	5.55	3.60	7.20	5.05	3.25	11.15	7.80	5.05
			Reggio E.-Ciano	10	1.15	0.80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
id.	Cavriago	id.	Totale	72	9.10	6.35	4.15	8.35	5.85	3.80	12.85	9.—	5.85
			F. F. Stato	62	7.95	5.55	3.60	7.20	5.05	3.25	11.15	7.80	5.05
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
id.	Ciano	id.	Totale	89	11.05	7.70	5.—	10.30	7.20	4.65	15.75	11.05	7.15
			F. F. Stato	62	7.95	5.55	3.60	7.20	5.05	3.25	11.15	7.80	5.05
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	79	9.90	6.90	4.50	9.15	6.40	4.15	14.05	9.85	6.35
			F. F. Stato	62	7.95	5.55	3.60	7.20	5.05	3.25	11.15	7.80	5.05
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	65	8.30	5.80	3.80	7.55	5.30	3.45	11.70	8.20	5.30

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice — Treni diretti 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
e viceversa													
			F. F. Stato	62	7.95	5.55	3.60	7.20	5.05	3.25	11.15	7.80	5.05
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
Bologna	S. Polo	Reggio-Emilia	Totale	85	10.55	7.40	4.80	9.80	6.90	4.45	15.05	10.55	6.85
			F. F. Stato	51	6.55	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	9.20	6.45	4.20
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
Borgo S. Donnino	Bibbiano	id.	Totale	68	8.50	5.95	3.90	7.90	5.50	3.60	12.10	8.50	5.50
			F. F. Stato	51	6.55	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	9.20	6.45	4.20
			Reggio E.-Ciano	10	1.15	0.80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
id.	Cavriago	id.	Totale	61	7.70	5.40	3.55	7.10	4.95	3.25	10.90	7.65	5.—
			F. F. Stato	51	6.55	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	9.20	6.45	4.20
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
id.	Ciano	id.	Totale	78	9.65	6.75	4.40	9.05	6.30	4.10	13.80	9.70	6.30
			F. F. Stato	51	6.55	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	9.20	6.45	4.20
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	68	8.50	5.95	3.90	7.90	5.50	3.60	12.10	8.50	5.50
			F. F. Stato	51	6.55	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	9.20	6.45	4.20
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	54	6.90	4.85	3.20	6.30	4.40	2.90	9.75	6.85	4.45

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
e viceversa					Treni diretti			Treni omnibus					
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	51	6.55	4.60	3.—	5.95	4.15	2.70	9.20	6.45	4.20
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
Borgo S. Donnino	S. Polo	Reggio-Emilia	Totale	74	9.15	6.45	4.20	8.55	6.—	3.90	13.10	9.20	6.—
			F. F. Stato	154	19.55	13.70	8.90	17.90	12.55	8.05	28.15	19.70	12.75
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
Milano C.	Bibbiano	id.	Totale	171	21.50	15.05	9.80	19.85	13.90	8.95	31.05	21.75	14.05
			F. F. Stato	154	19.55	13.70	8.90	17.90	12.55	8.05	28.15	19.70	12.75
			Reggio E.-Ciano	10	1.15	0.80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
d.	Cavriago	id.	Totale	164	20.70	14.50	9.45	19.05	13.35	8.60	29.85	20.90	13.55
			F. F. Stato	154	19.55	13.70	8.90	17.90	12.55	8.05	28.15	19.70	12.75
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
id.	Ciano	id.	Totale	181	22.65	15.85	10.30	21.—	14.70	9.45	32.75	22.95	14.85
			F. F. Stato	154	19.55	13.70	8.90	17.90	12.55	8.05	28.15	19.70	12.75
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	171	21.50	15.05	9.80	19.85	13.90	8.95	31.05	21.75	14.05
			F. F. Stato	154	19.55	13.70	8.90	17.90	12.55	8.05	28.15	19.70	12.75
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	157	19.90	13.95	9.10	18.25	12.80	8.25	28.70	20.10	13.—
			F. F. Stato	154	19.55	18.70	8.90	17.90	12.55	8.05	28.15	19.70	12.75
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
id.	S. Polo	id.	Totale	177	22.15	15.55	10.10	20.50	14.40	9.25	32.05	22.45	14.55

	A e viceversa	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice – Treni diretti 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	25	3.20	2.25	1.45	2.90	2.05	1.35	4.60	3.20	2.10
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
Modena	Bibbiano	Reggio Emilia	Totale	42	5.15	3.60	2.35	4.85	3.40	2.25	7.50	5.25	3.40
			F. F. Stato	25	3.20	2.25	1.45	2.90	2.05	1.35	4.60	3.20	2.10
			Reggio C.-Ciano	10	1.15	0·80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
id	Cavriago	id.	Totale	35	4.35	3.05	2.—	4.05	2.85	1.90	6.30	4.40	2.90
			F. F. Stato	25	3.20	2.25	1.45	2.90	2.05	1.35	4.60	3.20	2.10
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
id.	Ciano	id.	Totale	52	6.30	4.40	2.85	6.—	4.20	2.75	9.20	6.45	4.20
			F. F. Stato	25	3.20	2.25	1.45	2.90	2.05	1.35	4.60	3.20	2.10
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	42	5.15	3.60	2.35	4.85	3.40	2.25	7.50	5.25	3.40
			F. F. Stato	25	3.20	2.25	1.45	2.90	2.05	1.35	4.60	3.20	2.10
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	28	3.55	2.50	1.65	3.25	2.30	1.55	5.15	3.60	2.35
			F. F. Stato	25	3.20	2.25	1.45	2.90	2.05	1.35	4.60	3.20	2.10
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
id.	S.' Polo	id.	Totale	48	5.80	4.10	2.65	5.50	3.90	2.55	8.50	5.95	3.90

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
o viceversa					Treni diretti			Treni omnibus					
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl	1ª Cl	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl	3ª Cl
			F. F. Stato	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	5.30	3.75	2.40
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
Parma	Bibbiano	Reggio Emilia	Totale	46	5.70	3.95	2.60	5.35	3.75	2.45	8.20	5.80	3.70
			F. F. Stato	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	5.30	3.75	2.40
			Reggio E.-Ciano	10	1.15	0.80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
id.	Cavriago	id.	Totale	39	4.90	3.40	2.25	4.55	3.20	2.10	7.—	4.95	3.20
			F. F. Stato	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	5.30	3.75	2.40
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
id.	Ciano	id.	Totale	56	6.85	4.75	3.10	6.50	4.55	2.95	9.90	7.—	4.50
			F. F. Stato	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	5.30	3.75	2.40
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	46	5.70	3.95	2.60	5.35	3.75	2.45	8.20	5.80	3.70
			F. F. Stato	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	5.30	3.75	2.40
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	32	4.10	2.85	1.90	3.75	2.65	1.75	5.85	4.15	2.65
			F. F. Stato	29	3.75	2.60	1.70	3.40	2.40	1.55	5.30	3.75	2.40
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
id.	S. Polo	id.	Totale	52	6.35	4.45	2.90	6.—	4.25	2.75	9.20	6.50	4.20

DA o viceversa	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice – Treni diretti 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Treni omnibus 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Biglietti di andata-ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	86	11.—	7.70	5.—	10.—	7.—	4.50	15.25	10.65	6.90
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
Piacenza	Bibbiano	Reggio Emilia	Totale	103	12.95	9.05	5.90	11.95	8.35	5.40	18.15	12.70	8.20
			F. F. Stato	86	11.—	7.70	5.—	10.—	7.—	4.50	15.25	10.65	6.90
			Reggio E.-Ciano	10	1.15	0.80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
id.	Cavriago	id.	Totale	96	12.15	8.50	5.55	11.15	7.80	5.05	16.95	11.85	7.70
			F. F. Stato	86	11.—	7.70	5.—	10.—	7.—	4.50	15.25	10.65	6.90
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
.	Ciano	id.	Totale	113	14.10	9.85	6.40	13.10	9.15	5.90	19.85	13.90	9.—
			F. F. Stato	86	11.—	7.70	5.—	10.—	7.—	4.50	15.25	10.65	6.90
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	103	12.95	9.05	5.90	11.95	8.35	5.40	18.15	12.70	8.20
			F. F. Stato	86	11.—	7.70	5.—	10.—	7.—	4.50	15.25	10.65	6.90
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	89	11.35	7.95	5.20	10.35	7.25	4.70	15.80	11.05	7.15
			F. F. Stato	86	11.—	7.70	5.—	10.—	7.—	4.50	15.25	10.65	6.90
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
id.	S. Polo	id.	Totale	109	13.60	9.55	6.20	12.60	8.85	5.70	19.15	13.40	8.70

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata – ritorno		
e viceversa					Treni diretti			Treni omnibus					
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl	1ª Cl	2ª Cl	3ª Cl	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl
			F. F. Stato	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.—	0.65	2.20	1.55	1.—
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
Rubiera	Bibbiano	Reggio Emilia	Totale	29	3.50	2.45	1.60	3.35	2.35	1.55	5.10	3.60	2.30
			F. F. Stato	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.—	0.65	2.20	1.55	1.—
			Reggio E.-Ciano	10	1.15	0.80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
id.	Cavriago	id.	Totale	22	2.70	1.90	1.25	2.55	1.80	1.20	3.90	2.75	1.80
			F. F. Stato	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.—	0.65	2.20	1.55	1.—
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
id.	Ciano	id.	Totale	39	4.65	3.25	2.10	4.50	3.15	2.05	6.80	4.80	3.10
			F. F. Stato	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.—	0.65	2.20	1.55	1 —
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	29	3.50	2.45	1.60	3.35	2.35	1.55	5.10	3.60	2.30
			F. F. Stato	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.—	0.65	2.20	1.55	1.—
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	15	1.90	1.35	0.90	1.75	1.25	0.85	2.75	1.95	1.25
			F. F. Stato	12	1.55	1.10	0.70	1.40	1.—	0.65	2.20	1.55	1.—
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
id.	S. Polo	id.	Totale	35	4.15	2.95	1.90	4.—	2.85	1.85	6.10	4.30	2.80

DA e viceversa	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice — Treni diretti 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	Treni omnibus	2ª Cl.	3ª Cl.	BIGLIETTI di andata - ritorno 1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	18	2.30	1.65	1.05	2.10	1.50	0.95	3.30	2.35	1.50
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
S. Ilario d'Enza	Bibbiano	Reggio Emilia	Totale	35	4.25	3.—	1.95	4.05	2.85	1.85	6.20	4.40	2.80
			F. F. Stato	18	2.30	1.65	1.05	2.10	1.50	0.95	3.30	2.35	1.50
			Reggio E.-Ciano	10	1.15	0.80	0.55	1.15	0.80	0.55	1.70	1.20	0.80
id.	Cavriago	id.	Totale	28	3.45	2.45	1.60	3.25	2.30	1.50	5.—	3.55	2.30
			F. F. Stato	18	2.30	1.65	1.05	2.10	1.50	0.95	3.30	2.35	1.50
			Reggio E.-Ciano	27	3.10	2.15	1.40	3.10	2.15	1.40	4.60	3.25	2.10
id.	Ciano	id.	Totale	45	5.40	3.80	2.45	5.20	3.65	2.35	7.90	5.60	3.60
			F. F. Stato	18	2.30	1.65	1.05	2.10	1.50	0.95	3.30	2.35	1.50
			Reggio E.-Ciano	17	1.95	1.35	0.90	1.95	1.35	0.90	2.90	2.05	1.30
id.	Montecchio	id.	Totale	35	4.25	3.—	1.95	4.05	2.85	1.85	6.20	4.40	2.80
			F. F. Stato	18	2.30	1.65	1.05	2.10	1.50	0.95	3.30	2.35	1.50
			Reggio E.-Ciano	3	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	0.55	0.40	0.25
id.	Reggio S.S.	id.	Totale	21	2.65	1.90	1.25	2.45	1.75	1.15	3.85	2.75	1.75
			F. F. Stato	18	2.30	1.65	1.05	2.10	1.50	0.95	3.30	2.35	1.50
			Reggio E.-Ciano	23	2.60	1.85	1.20	2.60	1.85	1.20	3.90	2.75	1.80
id.	S. Polo	id.	Totale	41	4.90	3.50	2.25	4.70	3.35	2.15	7.20	5.10	3.30

Ordine di Servizio N. 5. (SERVIZI VII E VIII).

Accesso dei treni della ferrovia Reggio d'Emilia–Ciano d'Enza in stazione di Reggio d'Emilia.
Attuazione del completo servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria con le stazioni della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza.

(Vedi Ordini di Servizio N. 1, 130, 206 e 239-1910).

1. A datare dal 15 gennaio 1911 i treni della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza faranno capo alla stazione di Reggio d'Emilia (F. S.) per il servizio interno viaggiatori e bagagli per conto delle ferrovie stesse.

Dalla stessa data il servizio cumulativo colla ferrovia suddetta, finora limitato ai trasporti di merci e veicoli a P. V. ordinaria e di bestiame a piccola velocità accelerata, verrà esteso ai trasporti viaggiatori, bagagli e cani nei limiti stabiliti ai seguenti punti 5 e 10, nonchè dei giornali, merci e veicoli a G. V. e merci a P. V. accelerata, come pure ai trasporti di feretri, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi.

Colla data suddetta sarà pure attivato il servizio cumulativo pei trasporti a G. V. e P. V. accelerata fra la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e le Amministrazioni secondarie già ammesse al servizio cumulativo pei trasporti a P. V. ordinaria, e di cui all'Ordine di Servizio N. 239-1910, in quanto le Amministrazioni stesse siano abilitate a tali trasporti.

2. *Elenco delle stazioni della linea Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e relative distanze dalla stazione di Reggio d'Emilia, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza ammesse al servizio cumulativo, le relative distanze dal transito di Reggio Emilia, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate e gli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto « Allegato *A* » al presente Ordine di Servizio, che sostituisce l'altro prospetto allegato all'Ordine di

Parte II — N. 5 - 12 gennaio 1911.

Servizio N. 1-1910 e quello compreso nell'Ordine di Servizio 206-1910.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi sul percorso della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza pei trasporti merci a G. V. ed a P. V. accelerata in servizio cumulativo, sono quelle generali e speciali della Rete dello Stato, senza le sopratasse del 3 % e dell'1 % per gli Istituti di previdenza, comprese le tariffe speciali N. 1 e 11 G. V, coi prezzi pel percorso stesso di L. 0,30 per le spedizioni fino a 10 kg, e di L. 0,40 per le spedizioni da oltre 10 fino a 20 kg.

4. *Concessioni speciali, trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: « *Concessioni speciali e relative tariffe* » (Edizione 1° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* (Edizione 1903) saranno applicabili anche ai trasporti di viaggiatori, bagagli e merci a G. V. e P. V. accelerata, sul percorso della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza.

La tassazione di tali trasporti per il percorso di detta ferrovia dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % per la grande velocità e del 2 % per la piccola velocità accelerata.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza per i trasporti viaggiatori e bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0,50 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

Trasporti di viaggiatori.

5. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *C* », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi

Le medesime corrispondenze sono ammesse per i ragazzi dai 3 ai 7 anni coi prezzi nella misura della metà di quelli di corsa semplice per adulti.

6. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello

stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato ammesse alla distribuzione dei biglietti in servizio cumulativo per adulti, quanto le stazioni della ferrovia Reggio Emilia-Ciano, distribuiscono i biglietti a percorso facoltativo del modello conforme a quelli adottati dalle ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

7 *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa la tassa e sovratassa di bollo.

8. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza pei convogli delle due Amministrazioni che abbiano vetture della rispettiva classe per la quale i biglietti vengono rilasciati, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'Orario ufficiale.

9. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Reggio d'Emilia perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

Trasporto di bagagli, cani e giornali.

10. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani, sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

11. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa con la

compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

12. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione delle tasse minime di L. 0,70 per spedizione rispettivamente per il percorso sulle ferrovie dello Stato e per quello sulla ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano. Per i percorsi dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani sono da applicarsi per il percorso sulla ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza le quote seguenti:

Dalla stazione di Reggio d'Emilia a	Km.	BAGAGLI Tasse per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonn. divisibile di 10 in 10 chilogrammi	Cani Pr ez per capo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Bibbiano	17	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,80	7,684	0,3842
Cavriago. . . .	10	0,70	0,70	0,70	0.70	0,70	0,70	0.70	0,70	0,70	0,70	4,520	0,2260
Ciano d'Enza . .	27	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,90	1,00	1,10	1,25	12,204	0,6102
Montecchio. . .	17	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,80	7,684	0,3842
Reggio S. Stefano	3	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	1,356	0.0678
S. Polo	23	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,85	0,95	1,05	10,396	0,5198

13. *Giornali.* — È pure ammesso il trasporto dei giornali in servizio cumulativo con tutte le stazioni della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza.

Trasporti a grande ed a piccola velocità accelerata.

14. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene esteso a tutti i trasporti di merci, tanto a grande quanto a piccola velocità accelerata, di veicoli a grande velocità, nonchè alle spedizioni di feretri, di numerario

carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate al punto 2°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

15. *Tassazione ed istradamento.* — I trasporti in servizio cumulativo a G. V. ed a P. V. accelerata, come si pratica già per i trasporti a P. V. ordinaria, si tasseranno per il percorso separato di ciascuna amministrazione e saranno istradati per il percorso fra Reggio d'Emilia e le stazioni dello Stato in base alle norme vigenti.

16. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicheranno per intero tanto sulle ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città, quanto sulla ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza.

17. *Sopratassa di transito.* — In compenso delle operazioni di scambio al transito di Reggio d'Emilia, sarà applicata a favore della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza, sulle spedizioni in servizio cumulativo di merci a G. V. (escluse quelle eseguite in base alle tariffe 1 e 11 G. V.), a P. V. accelerata e di feretri, una sopratassa nella misura seguente:

Grande Velocità	Per tonnellata divisivile di 10 in 10 kg.	L. 0,40
	Minimo per spedizione	» 0,10
P. V. accelerata-derrate	Per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. pel peso minimo tassabile della spedizione	» 0,35
	Minimo per ogni vagone	» 1,50
Feretri	Per spedizione	» 1,50

Per le merci a P. V. ordinaria, per il bestiame a P. V. accelerata e per i veicoli, tanto a grande che a piccola velocità ordinaria, restano ferme le sopratasse di cui al punto 10 dell'Ordine di Servizio 1-1910 (1).

Valgono anche per i trasporti a G. V. ed a P. V. accelerata le disposizioni generali contenute nel citato Ordine di Servizio N. 1-1910.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati *A* e *B*, devono essere fatte opportune aggiunte

nell'Ordine di Servizio N. 1-1910 e nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, nonchè nel volume « Norme di servizio cumulativo con le ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1903) ».

Nell'elenco delle stazioni della rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi ecc, ecc, che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1° ottobre 1910), dovranno essere aggiunti, nelle opportune sedi, i nomi delle stazioni della ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza.

Alla pagina 57, poi, devesi aggiungere la stazione di Reggio d'Emilia, con la indicazione di contro: Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza, quale amministrazione allacciata.

Nei prospetti dei servizi cumulativi fra le ferrovie dello Stato, le ferrovie secondarie ecc., alle pagine 20 e 34 della parte 4ª delle Tariffe e condizioni pei trasporti (ed. maggio 1908), si dovrà aggiungere la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza e di fianco il richiamo (1) e la indicazione dei seguenti prezzi: fino a kg. 10 L. 0,30 — da oltre kg. 10 fino a kg. 20 L. 0,40.

Nella «Prefazione generale all'Orario generale di Servizio 1° ottobre 1910 » (parte seconda) si dovranno praticare le seguenti aggiunte e modificazioni:

a pag. 4, al numero d'ordine 375, sostituire l'indicazione Reggio d'Emilia-S. Polo d'Enza con l'altra: Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza con diramazione Barco Montecchio;

---

(1) L'applicazione delle sopratasse deve essere fatta a parte, con arrotondamento di cinque in cinque centesimi ed in base al peso reale ed a quello minimo tassabile secondo è stabilito per i vari trasporti.

Qualora, per un trasporto con vincolo di peso, la sopratassa calcolata in base al peso minimo tassabile risulti più elevata che per la merce a collettame in base al peso reale, si applicherà quest'ultima, salvo però l'importo minimo stabilito per ogni vagone.

Nei casi che ai veicoli e furgoni da sgombero venisse applicata la tariffa delle merci, le sopratasse dovranno essere applicate in base al peso minimo e non al numero dei veicoli.

Ai cavalli spediti a G. V. verrà applicata la sopratassa stabilita per la P. V. accelerata.

a pag. 5 e seguenti inserire nelle opportune sedi il nome delle stazioni di Ciano d'Enza e Piazzola Quattro Castella con l'indicazione della linea 375.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N 6. (SERVIZIO VII).

Limitazione del servizio a piccola velocità ordinaria nella stazione di Catania Porto.

A datare dal 15 gennaio 1911 la stazione di Catania Porto viene disabilitata dall'accettazione in partenza e dal ricevimento in arrivo dei trasporti a Piccola Ve'ocità ordinaria in collettame, rimanendo così abilitata ai soli trasporti a Piccola Velocità accelerata, nonchè a quelli a Piccola Velocità Ordinaria eseguiti a vagone completo.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni deila Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908 » a pag. 29, nella colonna 10, di fronte al nome della stazione di Catania Porto, si dovrà esporre il richiamo (12) riportando in calce alla pagina stessa quanto segue:

(12) Limitatamente ai trasporti a vagone completo.

Inoltre, nella « Prefazione generale all'Orario generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) », la nota (1), esposta di fianco al nome di Catania Porto a pag. 7, dovrà modificarsi in (42) ed a pag. 14 si dovrà aggiungere la seguente nota:

(42) Ammessa ai soli trasporti a P. V. O. a vagone completo, ed a P. V. accelerata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 7. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-ungherese via Fiume Ancona / Venezia

(Vedi Ordine di Servizio N. 339-1910)

Col 15 dicembre 1910 la stazione di Lokve è stata ammessa alla tariffa N. 10 del servizio diretto Italo-ungherese, via Fiume Ancona / Venezia con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

	a	b	c
Lokve	1,03	0,95	0,76

Pertanto a pagina 45 della tariffa diretta in parola (edizione 1° novembre 1901) dovrà essere annotato il nome della suddetta stazione coi relativi prezzi, aggiungendo inoltre a pag. 26 la stazione medesima coll'indicazione della distanza di Km. 53 sino a Fiume.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 8. (SERVIZIO VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 345-1910)

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle Ditte seguenti:

Carlino Giuseppe	di	Napoli
Scognamillo V. e Frenna P.	»	»
Zotti Lorenzo e C.	»	Bari
Guglielmo e Secondo Tesei	»	Pedasco.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 3. (Servizio X).

Pubblicazione dell'album degli attrezzi, arnesi e mezzi d'opera per uso delle officine, dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo.

A cura del Servizio Centrale X è stato stampato l'*album degli attrezzi, arnesi e mezzi d'opera per uso delle officine, dei depositi locomotive e delle squadre rialzo.*

L'album è corredato di indice alfabetico e di indice analitico, ed è stampato nella sola quantità di esemplari strettamente necessaria per i bisogni dei dirigenti e degli uffici tecnici del Servizio X, e degli uffici centrali e magazzini del Servizio VI.

Degli indici (alfabetico ed analitico) è stata stampata a parte una quantità sufficiente per i bisogni degli uffici amministrativi del predetto Servizio e degli altri Servizi.

Gli indici contengono le denominazioni che devono essere esclusivamente usate nelle richieste di approvvigionamento degli attrezzi, arnesi e mezzi d'opera compresi nell'album. In occasione di un prossimo elenco di aggiunte e di variazioni al catalogo provvisorio (edizione luglio 1909) dei materiali e degli oggetti di scorta, saranno corrette le diciture del catalogo stesso che non concordano con quelle degli indici suddetti

Le richieste di questi devono essere dirette al Servizio Centrale X, ramo Trazione, Firenze.

Circolare N. 4. (Servizio VII).

Riscaldamento treni viaggiatori con scaldapiedi.

In attesa della pubblicazione del fascicolo delle nuove norme sul riscaldamento dei treni viaggiatori si avverte che per quanto riguarda:

la distribuzione degli scaldapiedi alle stazioni;
il versamento degli scaldapiedi alla fine dell'inverno;
la sostituzione degli scaldapiedi guasti durante il servizio di riscaldamento;

sono da osservarsi le disposizioni qui appresso indicate con le quali restano pertanto abrogate e sostituite quelle contenute negli articoli 15, 16 e 17 delle vigenti « Norme » pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 99-1906 nonchè quelle di cui la Circolare N. 1 v (Servizio VII) pubblicata nel Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato N. 15 del 14 Aprile 1910.

I. — Distribuzione degli scaldapiedi alle stazioni.

1) — Alla distribuzione degli scaldapiedi alle stazion provvede la Gestione copertoni attrezzi e statistica di Bologna, che ha l'incarico della tenuta inventariale di detti attrezzi.

2) — Non più tardi del 31 Luglio di ogni anno le Divisioni di Movimento e Traffico, tenuto conto dell'estensione eventualmente data al riscaldamento a vapore nel corso dell'ultimo inverno e di quella prevedibile per l'inverno successivo, rimetteranno al Servizio Centrale VII per esame ed approvazione l'elenco indicante la quantità di scaldapiedi occorrenti in ciascuna delle dipendenti stazioni, distintamente per servizio normale, per maggiori esigenze periodiche, e per scorta.

3) — Tali elenchi, verranno girati col benestare alla Gestione di Bologna la quale, in base ad essi, ed in relazione alla quantità di scaldapiedi da essa fatti ricoverare in ciascuna delle *Stazioni di deposito* di cui al punto II, comma 5), rimetterà alle Divisioni, non più tardi del 31 Agosto, l'elenco indicante le stazioni alle quali quelle di deposito debbono distribuire gli scaldapiedi ed il quantitativo di essi.

4) — Le Divisioni, in appoggio a tale elenco dovranno provvedere per la distribuzione in tempo utile perchè le stazioni in esso indicate possano ricevere gli scaldapiedi un po' prim dell'attivazione del riscaldamento dei treni e ad ogni modo mai più tardi del 15 Ottobre.

5). — Le stazioni di ricovero, ricevendo l'ordine di spedire gli scaldapiedi, toglieranno da essi l' unto del quale furono spalmati dalle Officine per preservarli dalla ruggine, e ne faranno la spedizione nelle quantità ed alle stazioni loro indicate dalle Divisioni del Movimento e Traffico, scortandoli con bolletlino mod. G. 155, il cui tagliando dovrà essere spedito, col prescritto elenco mod. G. 65, alla predetta Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica in Bologna.

6) — Le stazioni incaricate del servizio scaldapiedi, le quali saranno state informate dalle Divisioni del Movimento e Traffico delle quantità di scaldapiedi loro assegnate, e da quali località saranno loro spedite, dovranno accertarsi che le quantità ricevute corrispondano a quelle preavvisate ed indicate nel bollettino mod. G. 155: riscontrando differenze in più od in meno, praticheranno relativa annotazione a tergo del bollettino stesso, e notificheranno subito le differenze relative alla Divisione del Movimento e Traffico. Sul bollettino mod. G. 155 dovranno essere indicati anche gli estremi della fatta partecipazione alla Divisione anzidetta.

7) — Presentandosi la necessità di fare la fornitura degli scaldapiedi in due o più riprese, la stazione speditrice dovrà far risultare sul mod. G. 155 che la spedizione è fatta in conto della quantità assegnata alla stazione destinataria.

8) — La fornitura alle stazioni dovrà in ogni caso essere completata non più tardi del 15 Ottobre, come è detto al punto 4, e le stazioni che per tal giorno non avessero ricevuto tutta la quantità degli scaldapiedi loro assegnata, dovranno telegraficamente avvisarne la Divisione del Movimento e Traffico.

II. — Versamento degli scaldapiedi alla fine dell'inverno.

1) — Al termine della stagione invernale, e cioè dopo il 20 Aprile, le stazioni del continente spediranno tutti gli scaldapiedi che avranno in rimanenza, e quelli che loro perverranno successivamente, alla più vicina delle stazioni di Torino P. N., Rivarolo Ligure, Verona P. V., Bologna, Firenze S. M. N., Napoli Centrale, e Foggia; le stazioni della Sicilia

a quella di Palermo; accompagnando ciascuna spedizione con bollettino mod. G. 155, il cui tagliando sarà trasmesso, allegato all'elenco mod. G. 65, alla Gestione Copertoni Attrezzi e Statistica a Bologna.

2) — Le stazioni di Torino P. N., Rivarolo Ligure, Verona P. V., Bologna, Firenze S. M. N., Napoli Centrale, Foggia e Palermo dovranno inviare, nel modo suindicato, alla gestione predetta i mod. G-155, e consegneranno ai locali magazzini approvvigionamenti gli scaldapiedi loro pervenuti e quelli che esse avranno in rimanenza dopo la cessazione del riscaldamento, accompagnandoli con buono per verifica e riparazione mod. 132 preventivamente inviati per il visto alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica. A tergo di detto modulo 132 la stazione avrà indicati la provenienza e i dati di arrivo degli scaldapiedi consegnati.

3) — I Magazzini approvvigionamenti devono consegnare nel più breve termine alle locali Officine tutti gli scaldapiedi come sopra ricevuti, accompagnandoli col prescritto modulo L-369, e riferire poi, ma il più sollecitamente possibile, alla Gestione predetta quanti degli scaldapiedi stessi saranno stati riconosciuti dalle Officine in buono stato, quanti da riparare e quanti inservibili da sostituire, e quanti fossero stati spediti ad altre officine per esservi riparati. La gestione prefata provvederà poi per il versamento a magazzino degli scaldapiedi non riparabili e per la sostituzione di essi nei modi prescritti.

4) — Le officine, dopo eseguite le riparazioni occorrenti agli scaldapiedi, ed averli spalmati di grasso per preservarli dalla ruggine, li restituiranno ai magazzini locali.

5) — I Magazzini notificheranno direttamente il quantitativo degli scaldapiedi riparati alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica, la quale disporrà per le spedizioni di essi alle stazioni che ne saranno le depositarie.

6) — Le spedizioni di cui sopra dovranno farsi dai Magazzini con lettera di porto in servizio e verso emissione di mod. F-27, i cui tagliandi ricevuta saranno dalle stazioni destinatarie ritornati ai Magazzini debitamente firmati, ed i tagliandi accompagnatorie dovranno dalle stazioni stesse trasmettersi alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica, allegati all'elenco modulo G-65.

III. — **Sostituzione degli scaldapiedi guasti durante l'inverno.**

1) — Gli scaldapiedi guasti, nel corso dell'inverno, dovranno essere inviati dalle stazioni direttamente ai magazzini di Torino, Verona, Rivarolo, Bologna, Firenze, Granili, Foggia e Palermo, scortati da lettera di porto in servizio a G. V. e previa emissione del prescritto modulo B-132 che le stazioni speditrici dovranno inviare alla Gestione attrezzi e statistica per le operazioni di sua competenza, e sul quale saranno da indicarsi dalle stazioni medesime i dati delle spedizioni eseguite.

I Magazzini provvederanno alla sollecita consegna alle locali Officine degli scaldapiedi accompagnandoli col prescritto modulo L-369 e riferiranno, non appena in grado, alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica, quanti degli scaldapiedi compresi in ogni singolo mod. B-132 saranno stati riparati e restituiti alla stazione interessata scortati sempre da lettera di porto in servizio a G. V. e quanti eventualmente riconosciuti inservibili e quindi da sostituire.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 7, 27, 29, 34 ed ai controllori del materiale.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Infortunio sul lavoro - operaio di una impresa appaltatrice dei lavori per conto delle Ferrovie dello Stato - Irresponsabilità delle ferrovie (Legge 31 gennaio 1904, Art. 1, 7, 32 e Art. 1151 Cod. Civ.).

Affinchè sorga la responsabilità civile e penale a norma della prima parte dell'articolo 32 della legge sugli infortuni (*T. U.* 31 *gennaio* 1904, *n.* 51), *occorre la condanna penale di coloro che causarono l'infortunio, siano essi i padroni od i committenti dell'operaio, siano essi dei terzi rispetto al medesimo.*

L'Amministrazione ferroviaria che dà in appalto il servizio della manovra di una stazione vincolando l'Impresa appaltante alla assicurazione dei suoi operai e fornendole degli agenti propri per la direzione e la sorveglianza dei lavori non può in ogni modo essere considerata un terzo rispetto agli operai stessi agli effetti dell'articolo indicato.

CORTE DI APPELLO DI ROMA - Udienza del 18 Gennaio 1910 - Presidente Cerza - Est. Marcucci - FERROVIE DELLO STATO contro BOTTEGA Sante e BOTTEGA Assunta.

Ritenuto in fatto che con citazione delli 11 dicembre 1908 Sante Bottega ed Assunta Marini vedova Bottega premesso che il 30 dicembre 1907 alla stazione di Termini, l'operaio Carlo Bottega loro rispettivo figlio e marito, mentre lavorava alle dipendenze della Ditta Fratelli Gondrand, era stato preso fra gli angoli di due vagoni, rimanendo all'istante cadavere, che la morte del Bottega era stata causata da colpa dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato, i quali non avevano osservato i prescritti regolamenti, sopratutto per quanto concerne le manovre dei treni in stazione, quando vi siano operai che lavorino sui binari, e del cui operato le ferrovie stesse erano responsabili, che per la perdita del loro caro, unico loro sostegno, gli istanti avevano subìto danni gravissimi sia materiali che morali, de' quali dovevano essere in base agli articoli 1153 e se-

guenti del Codice civile integralmente risarciti dalle predette Ferrovie, convenivano le medesime in persona del loro legittimo rappresentante, il Direttore Generale Ing. Riccardo Bianchi, perchè previe le declaratorie di diritto e gli incombenti del caso, fosse condannato alla rigorosa emenda dei danni materiali e morali subiti dagli istanti per la perdita del loro caro, da liquidarsi in separata sede ed alle spese ed onorari d'avvocato.

Nel contestarsi la lite da parte delle Ferrovie, mentre nel merito si sosteneva l'assoluta irresponsabilità di quella amministrazione, eccepivasi inoltre che sebbene il Bottega percepisse la paga dalla Ditta Gondrand, tuttavia non potesse non considerarsi alla dipendenza dell'Amministrazione anzidetta in base alle varie clausole che disciplinano l'appalto, alla Gondrand, del servizio della manovra, e che pertanto l'Amministrazione stessa, non essendo da ritenersi rispetto a lui come terzo, non poteva essere gravata di responsabilità civile senza la preventiva condanna del preposto.

A sua volta il patrocinio degli istanti, resistendo a questa ultima eccezione ed affermando nel merito la colpa del personale ferroviario e la responsabilità di quell'Amministrazione, chiedeva, a sostegno di tale assunto, una prova testimoniale su fatti specificamente dedotti.

Il Tribunale, con sentenza 12-17 maggio 1909, respingendo l'eccezione dianzi cennata ed ogni altra pregiudiziale, ammetteva gli attori alla invocata prova testimoniale, riservando ogni altro provvedimento.

Avverso questa sentenza con atto del 16 luglio 1909 l'Amministrazione delle Ferrovie proponeva appello, dicendola gravatoria ed ingiusta pei motivi tutti spiegati in prima sede, e nel portare dipoi il gravame all'esame della Corte, i procuratori delle parti prendevano in udienza, nel rispettivo interesse, le su trascritte conclusioni.

Considerato in diritto che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato si dolga anzitutto dell'appellata sentenza per non avere accolto la sua eccezione pregiudiziale, con la quale, basandosi sulla disposizione dell'art. 32 della legge sugli infortuni, obiettava non potersi promuovere azione di responsabilità civile in dipendenza dell'infortunio lamentato dagli istanti Bottega e Marini contro essa Amministrazione, perchè mancava nella specie la condanna penale

del preposto. Ed il Collegio non esita a riconoscere che la mossa doglianza è pienamente giustificata in diritto.

Per fermo i primi giudici reputavano del tutto infondata e contraria alla legge la sollevata pregiudiziale per l'unico riflesso che, essendo il Bottega addetto alla ditta Gondrand e salariato dalla medesima, solo i rappresentanti di essa potessero invocare la citata disposizione, non già la Amministrazione ferroviaria, che ne' rapporti del Bottega sarebbe terzo a' sensi di legge.

Ma codesto riflesso muove da un concetto evidentemente errato e punto rispondente a' criteri informativi della disposizione, di cui si contesta l'applicabilità nella fattispecie. E' risaputo in proposito che la più recente dottrina ripudiando, comechè arbitraria, ogni distinzione o limitazione adottata nella maggior parte dei responsi giurisprudenziali fin qui intervenuti, ritenga che il disposto dellla prima parte dell'art. 32 della legge sugli infortuni, nello stabilire la residuale responsabilità civile nel caso d'infortunio sul lavoro e di avvenuta condanna, si riferisce, non già a determinate categorie di persone ma a tutti coloro che possono avere dato causa all'infortunio, e che perciò tutte le volte che questo sia occorso ad un operaio, a cui favore siavi assicurazione obbligatoria non possa residuarsi diretta responsabilità civile a carico di chicchesia abbia data causa all'infortunio, se non nel caso di condanna penale per reato di azione pubblica.

Ora non v'ha dubbio che siffatta interpretazione trovi il suo principale fondamento nella lettera della legge, ove si consideri che se la disposizione su indicata, si fosse voluta riferire unicamente a' Capi od esercenti ed a' preposti, non vi sarebbe stata ragione per non designare espressamente costoro, mentre invece tale designazione limitativa veniva fatta nel primo capoverso dello stesso articolo 32, in cui si parla della responsabilita indiretta.

Altro valido argomento, che dimostrerebbe come il legislatore avesse voluto eliminare dalla disposizione in esame quella distinzione di persona introdotta dalla giurisprudenza finora prevalente, si attinge da' lavori preparatori, da' quali si apprende che, mentre nel progetto di legge presentato alla Camera di Deputati si designavano espressamente nella prima parte del detto articolo i capi, esercenti e preposti, in seguito alla discussione in Senato venne sostituita l'attuale generica locuzione (coloro).

E si è costantemento ritenuto che la parola *coloro* adoperata

nella prima parte del ricordato art. 32 comprende le svariate persone attinenti all'Impresa, per cui il lavoro si esplica e si compie, e nell'esercizio della quale si è verificato l'infortunio.

Ciò premesso sarebbe assurdo negare all'Amministrazione autonoma delle Ferrovie la qualità di proprietario o di esercente dell'impresa, nell'esercizio della quale si sarebbe verificato lo infortunio e qualificarla terza, estranea al lavoro che si compiva, sol perchè non sarebbe direttamente intervenuta nel contratto di locazione d'opera avvenuto tra l'infortunato e la Ditta Gondrand, nè in quello di assicurazione eseguito a cura di quest'ultima.

Ognuno comprende invece che le manovre dei carri o vagoni ferroviari per le quali la Ditta Gondrand aveva assunto l'appalto solo quanto alla prestazione dei cavalli e dei relativi conducenti, e ad occasione delle quali, uno di questi, il Bottega, rimase vittima, non rappresentano che una delle molteplici e svariate operazioni, nelle quali si esplica la complessa azienda ferroviaria, onde quell'Amministrazione e le persone da essa preposte alla direzione ed alla sorveglianza anche di quel lavoro non potrebbero al certo dirsi estranee al medesimo.

D'altronde non potrebbe neppure affermarsi che la stessa Amministrazione fosse estranea al contratto di locazione fra la Ditta Gondrand ed il Bottega, dappoichè l'art. 12 del Contratto d'appalto interceduto tra la nominata Ditta e l'Amministrazione espressamente stabiliva che nelle incombenze di servizio e nella stazione il personale fornito e retribuito dalla Ditta, doveva considerarsi alla dipendenza del Capo Stazione, del Gestore o di chi per essi, ed obbedire agli ordini dei medesimi.

Ed è ovvio la Ditta appaltatrice non altrimenti potette adempiere a quel patto, se non imponendolo, ne' successivi contratti di locazione, a' suoi operai, i quali peraltro non avrebbero potuto compiere i lavori appaltati senza mettersi alla dipendenza del personale ferroviario, cui esclusivamente in virtù del patto 4°, ne era riservata l'iniziativa e la direzione.

Nè infine potrebbe dirsi che l'Amministrazione ferroviaria fosse estranea al contratto di assicurazione, ove si tenga presente che l'Impresa Gondrand vi addiveniva non solo per esservi tenuta in forza dell'art. 7 legge sugli infortuni, ma pure in adempimento di un obbligo espressamente impostole col suindicato patto 12 dall'Amministrazione stessa.

Che dovendosi pertanto accogliere lo appello e riformare l'impugnata sentenza nei sensi sopra cennati, le spese di giudizio tanto di primo che di secondo grado debbono andare a carico degli appellanti, che col proporre la inconsulta istanza vi han dato causa.

Per questi motivi:

La Corte, intesi i procuratori delle parti, fa diritto allo appello interposto con atto 16 luglio 1909, dall'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato, avverso la sentenza 12-17 maggio 1909, del Tribunale di Roma, per lo effetto riformando la sentenza medesima, e pronunziando nelle veci de' primi giudici, dichiara improponibile la domanda promossa con atto dell'11 dicembre 1908 da Sante Bottega e Assunta Marini vedova Bottega e condanna ambedue costoro alle spese del giudizio di prima e seconda istanza in favore dell'Amministrazione appellante.

Piantagione di boschi - Distanze da osservarsi (art. 71, 73, 234, 235 legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche).

Anche alle strade ferrate sono applicabili le disposizioni degli art. 71 e 72 della legge sulle opere pubbliche, per cui non possono essere piantati nuovi boschi, o rinnovati quelli preesistenti alla costruzione delle strade pubbliche ordinarie, a distanza minore di cento metri dal ciglio della strada.

CASSAZIONE DI ROMA - Udienza 13 Agosto 1910 - Presidente Basile - Est. Martino - Pubblico Ministero Tommasi (conclusioni conformi) - FERROVIE DELLO STATO contro COMAS.

Il 2 Settembre 1905 in località di Corneto Tarquinia sulla linea ferrata ROMA-PISA, e precisamente in un bosco di sugheri (sughereto), affittato a certi Comas, si sviluppava un incendio, che si disse causato dalle scintille uscite dalla locomotiva di un treno accelerato, e che, attaccatosi alle piante di sughero distanti circa 7 metri dal binario, si propagò pel bosco.

I Comas reclamarono e promossero poi azione giudiziaria per conseguire al risarcimento dei danni subìti per tutte le piante di

sughero distrutte o danneggiate dall'incendio, ma l'Amministrazione oppose che dalle piante predette si doveva detrarre il valore almeno di quelle che stavano a distanza minore della legale, dovendosi applicare anche alle strade ferrate il disposto degli art. 71 e 72 della legge sulle opere pubbliche, disposto che inibisce di piantare nuovi boschi, o di rinnovare quelli preesistenti alla costruzione delle strade ordinarie ad una distanza minore di cento metri dal ciglio della strada.

Tale questione, mai decisa dalla nostra Magistratura, si presentava nuova e di grande importanza per le Ferrovie.

Tanto il primo Giudice, quanto i Magistrati di appello respinsero la tesi sostenuta dalle Ferrovie dello Stato, ma la Cassazione di Roma, alla quale venne ricorso, l'accolse motivando la sua sentenza come appresso:

E' da premettere che l'art. 234, sotto il titolo DELLE STRADE FERRATE, richiama che « le proprietà laterali delle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla presente legge alle proprietà coerenti alle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, con le modificazioni risultanti dagli articoli seguenti ». Quindi, salva espressa disposizione in contrario, si deve intendere richiamato l'art. 71.

Che non regge che il successivo art. 235 modifichi per le strade ferrate la cennata disposizione. Esso è concepito così:

« E' proibito a chiunque di costruire muri, case, capanne, tettoie ed altri qualsivoglia edifizi, e di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale misura dovrà, occorrendo, aumentarsi, ecc. ». Ora non si può ammettere che sotto la permissione di ALLEVARE PIANTE a distanza di sei metri dalle rotaie siano compresi anche i boschi. Difatti dispone l'art. 72 capov. « I MURI DI CINTA . . . . . E I PIANTAMENTI DI ALBERI, siepi o boschi saranno tollerati, ecc. »., e l'articolo 73 « le piante, le siepi e i boschi ora esistenti a fianco della strada ferrata sono tollerati, ecc, ».

Ora, nell'interpretazione delle parole della legge bisogna attendere all'uso specifico che se ne è fatto nella stessa legge. Epperò, se il legislatore della detta legge distingue piantamenti di alberi da boschi, piante da boschi, è naturale supporre che nell'art 235, parlando semplicemente di permesso di allevare piante. abbia inteso

alludere a piante isolate sparse, e non già ad estensione di piante riunite, ai boschi propriamente detti.

D'altronde tutto il contesto dell'art. 235 rileva l'intenzione di ammettere le distanze per costruzioni e piante in rapporto alle ferrovie (come dal confronto dell'art. 235 con l'art. 69), occorrendo qui maggiori cautele, perchè maggiori i pericoli per la conservazione della strada, e maggiore il bisogno, per tutte le contingenze possibili, di aver libere le adiacenze, e non si saprebbe intendere perchè qui le distanze ordinarie si dovessero raccorciare in fatto di boschi

Invece le stesse ragioni di sicurezza pei viandanti e di migliore conservazione delle strade, onde tenere i boschi lontani dalle vie destinate al transito, militano così per le strade ordinarie come per le ferrovie, e anche più, perchè per queste evvi il pericolo d'incendio da scintille che si sprigionano dalla locomotiva, come precisamente nel caso. Nè dicasi che a quest'ultimo bisogno provvede l'art. 237, perchè questo provvede contro le capanne e altre cose che per necessità della vita occorre più tenere in prossimità delle strade, onde il legislatore si accontenta anche di venti metri di distanza, ma nulla dice per i boschi, pei quali quindi devono valere le norme ordinarie.

Pertanto i principii che devono dominare nella materia sono: che se si tratta di boschi già esistenti all'epoca dello stabilimento della strada ferrata, sono conservati quando non rechino riconosciuto pregiudizio (art. 73) e salvo in caso contrario l'espropriazione per pubblica utilità a norma dell'art. 240: ma giungendo a maturità o deperimento, non possono essere surrogati fuorchè alla distanza legale stabilita dall'art. 71 e tanto più che solo a questa distanza possono essere istituiti i piantamenti a bosco.

Per questi motivi.

E visto l'art. 542 Cod. Proc. Civile.

Accogliendo il ricorso, cassa la su enunciata sentenza del Tribunale di Civitavecchia del 5-14 Gennaio 1910, e rinvia per nuovo esame al Tribunale di Roma e per le spese anche di questo cede.

Così deciso e deliberato in Camera di Consiglio dalla Corte di Cassazione in Roma il 30 luglio 1910.

Letta e pubblicata nei modi di legge nell'udienza del 13 Agosto 1910

MASSIMARIO.

Infortunio nei recinti ferroviari - Divieto di introdurvisi - Irresponsabilità delle Ferrovie.

A tenore del R. Decreto 31 ottobre 1873, N. 1687 sulla polizia delle Strade Ferrate non è lecito agli estranei introdursi e trattenersi nei recinti ove si eseguiscono manovre ferroviarie. Avvenendo un infortunio a chi siasi introdotto abusivamente in un recinto ove si eseguiscono manovre, non può ascriversi a responsabilità dell'Amministrazione il non avere impedito l'ingresso, perchè il fatto illecito dell'infortunio non può elevarsi a titolo di risarcimento di danni per non essere stato impedito da altri.

APP. ROMA - Udienza del 16 agosto 1910; Cerza, Pres.; De Manthonè, est. - VERZILLI c. FERROVIE DELLO STATO.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 323-1910 (*Boll. uff.* N. 50). — Nell'allegato *A* contenente l'elenco delle stazioni della Società Elettrica Bresciana, sostituire l' indicazione dello « Stabilimento Maria » con quella di « Filature Bourrettes ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8,00**

ANNO IV - N. 3.

19 GENNAIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

LEGGE *n. 900 del 29 dicembre 1910 per la proroga del termine di cui all'Art. 1 della legge 21 luglio 1910, n. 580. sulla concessione delle ferrovie di Basilicata e Calabria all'industria privata* Pag. 25

LEGGE *n. 910 del 30 dicembre 1910 per la proroga della facoltà accordata al Governo con l'art. 11 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 concernente provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908* . . . . » 26

LEGGE *n. 1 del 5 gennaio 1911 per l'inscrizione all'Istituto di previdenza del personale ferroviario degli agenti della Società della ferrovia Sicula Occidentale.* . . . . » 27

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*:**

Ordine di Servizio N. 9. — Attivazione della linea di raccordo fra la stazione di Sampierdarena Scalo e la linea di Ventimiglia e del posto di blocco del bivio Cornigliano — Soppressione del posto di blocco N. 4 (stazione di Cornigliano) . . . . Pag. 23

Ordine di Servizio N. 10. — Biglietti d'abbonamento speciali . . . . » 25

Ordine di Servizio N. 11. — Abilitazione della stazione di Torchiara agli incroci ed alle precedenze dei treni . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 12. — Servizio italo-austro-ungarico . . . . » 26

Roma, gennaio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Sesvizio N. 13. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . Pag. 27
Circolare N. 5. — Trasporti a G. V. in piccole partite con treni diretti ed accelerati . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 17
Massimario . . . . » 23

Legge *n. 900 del 29 dicembre 1910 per la proroga del termine di cui all'art. 1 della legge 21 luglio 1910, n. 580, sulla concessione delle ferrovie di Basilicata e Calabria all'industria privata.* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato :

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine, di cui all'articolo 1° della legge 21 luglio 1910, n. 580, per la concessione delle ferrovie di Basilicata e di Calabria all'industria privata, è prorogato dal 31 dicembre 1910 a tutto febbraio 1911.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 29 dicembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

Sacchi.

Tedesco.

Visto, *il guardasigilli :* Fani.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 7 del 10 gennaio 1911.

LEGGE *n. 910 del 30 dicembre 1910 per la proroga della facoltà accordata al Governo con l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, concernente provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

La facoltà accordata al Governo del Re con l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, concernente provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, già prorogata con le leggi 26 dicembre 1909 e 13 luglio 1910, nn. 791 e 466, è prorogata fino al 30 giugno 1911.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 dicembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — SPINGARDI — FACTA — FANI — LEONARDI-CATTOLICA — CIUFFELLI — TEDESCO — CREDARO — DI SAN GIULIANO — RAINERI.

Visto. *Il Guardasigilli:* FANI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 10 del 13 gennaio 1911.

LEGGE *n. 1 del 5 gennaio 1911 per l'inscrizione all'Istituto di previdenza del personale ferroviario degli agenti della Società della ferrovia Sicula Occidentale* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Gli agenti della Società che esercitava la ferrovia Sicula Occidentale, passati all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in conformità dell'art. 2 della legge 14 luglio 1907, n. 494, i quali non hanno esercitata la facoltà loro consentita dall'articolo 16 della legge 9 luglio 1908, n. 418, si considerano iscritti agli Istituti di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato dal 1° agosto 1907, qualora ne facciano domanda entro il 30 giugno 1911.

Tali agenti e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato debbono perciò versare rispettivamente le ritenute ordinarie e straordinarie ed i contributi dal 1° agosto 1907 al 31 dicembre 1908 nella misura prevista dallo statuto del suddetto Istituto di previdenza, e dal 1° gennaio 1909 in poi nella misura fissata nel testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, approvate con R. decreto 22 aprile 1909, n. 329.

Agli agenti medesimi sono applicabili le disposizioni contenute negli ultimi due alinea del citato articolo 16 della legge 9 luglio 1908, n. 418.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 10 del 13 gennaio 1911

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 6 gennaio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

Visto, *Il Guardasigilli :* FANI.

Ordine di Servizio N. 9. (Servizi VII e XI).

Attivazione della linea di raccordo fra la stazione di Sampierdarena Scalo e la linea di Ventimiglia e del posto di blocco del bivio Cornigliano — Soppressione del posto di blocco N. 4 (stazione di Cornigliano).

(Vedi Ordine di Servizio N. 247-1908 e 105-1910).

Dalle ore 17 del giorno 2 febbraio 1911 verrà attivata la nuova linea di raccordo fra la stazione di Sampierdarena Scalo e la linea di Ventimiglia.

Il detto raccordo, a semplice binario è della lunghezza di m. 438,28, si svolge in massima parte in curva con raggi variabili fra m. 225 e 240 e pendenza fra il 4 e il 7.6 per mille. Esso si stacca con deviatoio doppio dai binari di Sampierdarena Scalo e si innesta con deviatoio semplice sulla linea di Ventimiglia al Km. 0 + 600.30 formando il nuovo bivio Cornigliano che sarà protetto:

Verso Sampierdarena Scalo dal segnale 2^{BC}; verso Sampierdarena Viaggiatori dall'attuale segnale (1^{BC} 32^{G}) e verso Sestri Ponente dai segnali 7^{BC} 9^{BC} preceduti dal segnale di avviso 10^{BC}. I suddetti segnali e il deviatoio del bivio saranno manovrati da un apparato centrale posto in una cabina alla progressiva Km. 0 + 543.20 della linea Sampierdarena-Savona.

La cabina stessa sostituirà il primo posto di blocco della linea Sampierdarena-Savona, attualmente situato nella cabina G di Sampierdarena.

Verrà pure soppresso, coi relativi segnali, il posto N. 4 della stazione di Cornigliano.

In conseguenza di ciò e con l'assegnazione del N. 1 al posto di blocco del bivio Cornigliano, i posti di blocco da Sestri Ponente a Savona (Garetta B), ora contraddistinti coi nu-

meri 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16 assumeranno rispettivamente i numeri 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 e 13.

Si porta inoltre a conoscenza del personale quanto segue:

a) Il semaforo (28^E 29^E 30^E) di partenza dal parco tabacchi di Sampierdarena Scalo sarà trasportato di m. 80 circa verso Sampierdarena Viaggiatori.

b) Il segnale 20^E comanderà all' istradamento della curva di raccordo al Fascio Forni.

c) Il segnale 21^E comanderà agli istradamenti tanto verso la linea sussidiaria quanto verso la linea dei Bastioni.

d) Al semaforo 2^E 3^E verrà aggiunta una nuova ala 4^E per comandare agli istradamenti della linea dei Bastioni verso il bivio Cornigliano.

e) Il dischetto basso (5^E 6^E 7^E) servirà a comandare ai tre istradamenti dal Fascio dei Forni verso i binari di corsa dei Bastioni, il fascio merci dei Tabacchi ed il bivio Cornigliano.

f) I segnali di avviso e di 1ª categoria di protezione della stazione di Sestri Ponente, verso Cornigliano, dalle progressive Km. 2 + 220.80 e Km. 3 + 200.00 saranno trasportati rispettivamente alle progressive Km. 2 + 025.00 e Km. 2 + 800.00 e serviranno a proteggere tanto il passaggio a livello al Km. 3 + 325.00 quanto quello al Km. 2 + 884.85.

Nello schizzo allegato al presente Ordine di servizio sono indicati: con tratto in nero i nuovi segnali che verranno attivati, a soli contorni quelli già in funzione, e con linea punteggiata quelli che verranno demoliti.

Sono inoltre segnate tutte le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Tutti i segnali che non portano indicazione di categoria e non sono segnali di avviso sono di prima categoria.

Il presente Ordine di Servizio modifica quelli N. 247-1908 e 105-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 13, 14, 15 e 16 dei Compartimenti di Torino e Genova.

Ordine di Servizio N. 10. (Servizio VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

In aumento alle serie dei biglietti d'abbonamento speciali di cui è fornita la stazione di Foligno, sono state aggiunte le serie VI e VII a partire dal giorno 11 gennaio 1911.

Corrispondente annotazione dovrà quindi essere apportata nell'Allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 11. (Servizio VII e XI).

Abilitazione della stazione di Torchiara agli incroci ed alle precedenze dei treni.

Dal 1° ottobre 1910 la stazione di Torchiara della linea Battipaglia-Reggio C., già abilitata a tutti i servizi per il pubblico, è stata ammessa anche al servizio del movimento, ed all'uopo venne dotata di binario di raddoppio; onde gli impianti della stazione medesima sono i seguenti:

Fabbricato viaggiatori al Km. 35 + 628,10, e a destra nel senso da Battipaglia a Reggio;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive Chilometri 35 + 227 e Km. 35 + 670.50 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 341;

Binario merci allacciato alla 2ª linea;

Piano caricatore scoperto con carico di fianco;

Sagoma limite;

Segnali di protezione: due dischi di seconda categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal

rispettivo deviatoio estremo di m. 502 quello verso Agropoli e di m. 746 quello verso Rutino.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5241 con la chiamata C. H.

I deviatoi estremi sono muniti di ferma scambi di sicurezza.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Reggio C.

Ordine di Servizio N. 12. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 336 - 1910).

Le ferrovie austriache partecipano che col 1° corrente mese sono stati modificati i seguenti prezzi della serie *n*, contenuti nella tariffa eccezionale n. 11 (ristampata col 6° supplemento) della tariffa diretta italo-austro-ungarica, edizione 1° agosto 1904.

Pag.			Il prezzo di L.		dev'essere corretto in
278 a	Eisenerz	Peri	Il prezzo di L.	1.65	dev'essere corretto in 1.82.
»	»	Pontebba	» »	0.94	» » 1.03.
» 278 c	Hieflau	Peri	» »	1.49	» » 1.64.
»	»	Pontebba	» »	0.90	» » 0.99.
» 279	Leoben K. K. St. B. / Leoben S. B.	Pontebba	» »	0.68	» » 0.75.
» / »	Leoben K. K. St. B. / Leoben S. B.	Peri	» »	1.44	» » 1.58.

Per norma si avverte che i prezzi che, come sopra, vengono modificati, furono con l'Ordine di Servizio N. 201-1909 introdotti nella serie *n* della eccezionale N. 11, in sostituzione di quelli che vi figuravano col 6° supplemento.

Con riferimento poi all'Ordine di Servizio N. 336-1910, si avverte che le modificazioni relative alle voci « Isolatori » avranno decorrenza soltanto dal 1° marzo 1911, anzichè dal 1° gennaio, come indicato. Opportuna correzione dovrà pertanto essere fatta nella 6ª linea nel citato Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 13. (SERVIZIO VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di Servizio N. 8-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle Ditte seguenti:

Barilla Salvatore di Reggio Calabria
Cherubini Romeo di Ficulle.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 5. (SERVIZI VII e VIII).

Trasporti a G. V. in piccole partite con treni diretti ed accelerati.

Talvolta viene dato corso con treni diretti ed accelerati a trasporti a G. V. in piccole partite, per i quali, poi, non può essere riscossa la prescritta sovratassa per l'acceleramento, non essendo questo stato richiesto dalle parti. — Tale irregolarità avviene anche perchè tanto sui singoli colli quanto sui documenti di scorta vengono indebitamente applicate le etichette mod. *H.* 67, 68, 73 e 74 rispettivamente, senza che sia poi sempre possibile accertare da quale stazione l'apposizione delle medesime sia stata praticata.

Ad evitare il ripetersi di simili abusi ed a mettere i competenti uffici in grado di procedere a carico dei responsabili, si dispone quanto segue:

1°) — Su tutte le citate etichette dovrà essere apposto il *timbro lineare ad umido col nome della stazione d'origine dei trasporti.*

Alla apposizione delle etichette deve corrispondere, nel documento di trasporto, la richiesta del mittente od una annotazione equivalente.

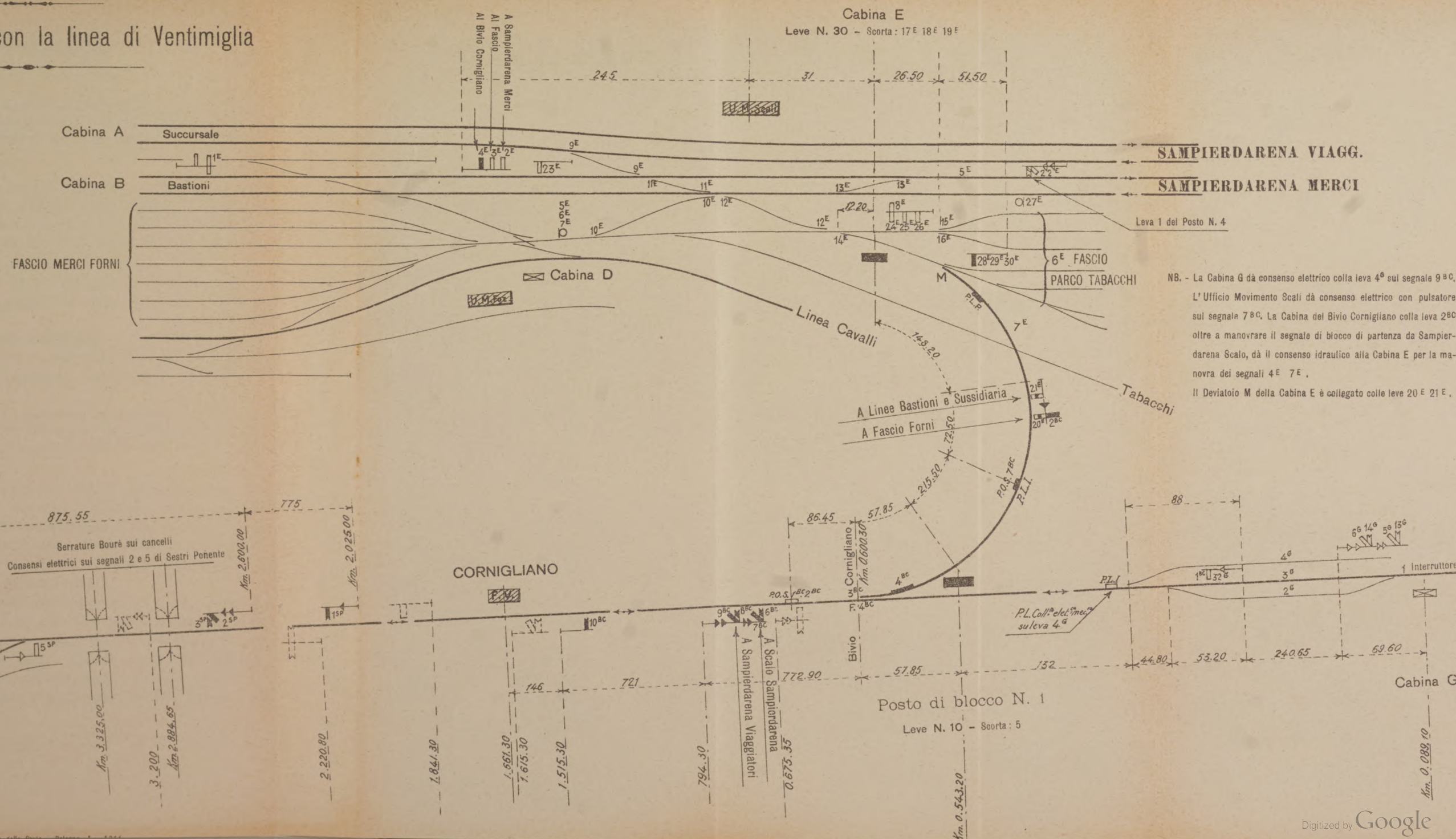
Pei casi eccezionali *preventivamente ammessi dal Servizio Centrale VII,* nei quali l'inoltro possa avvenire con treni diretti od accelerati, per opportunità di servizio e cioè senza l'applicazione delle sovratasse, vengono istituite apposite nuove etichette (mod. *H* 67 *bis* e *H* 73 *bis* per treni diretti e *H* 68 *bis* e *H* 74 *bis* per accelerati di colore *arancione*) etichette che dovranno essere applicate sui documenti di trasporto e sui singoli colli e portare oltre il timbro della stazione l'annotazione: *Per opportunità di servizio.* Fino a quando non saranno state fornite tali nuove etichette, si dovrà far uso di quelle esistenti completandole a mano con la anzidetta annotazione.

2°) — I conduttori alle merci dovranno esigere che le disposizioni, di cui al punto 1°, siano state rigorosamente osservate, e riferiranno le singole infrazioni, non accettando quei trasporti per i quali, sui detti documenti, non figurasse o la richiesta del mittente o la citata annotazione equivalente. Le stazioni d'arrivo contesteranno ai conduttori le infrazioni accertate e ne riferiranno, ed analogamente si regolereranno le stazioni di transito. A carico dei contravventori alle disposizioni di cui alla presente, per l'osservanza delle quali dovranno sorvegliare gli Ispettori, nonchè i Controllori del Movimento, del Traffico e del Materiale, verrà addebitata la sovratassa di acceleramento che non fosse stato possibile riscuotere a destino e ciò indipendentemente dai provvedimenti disciplinari che si riterranno del caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9, 15 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

STAZIONE DI SAMPIERDARENA

Curva di raccordo con la linea di Ventimiglia

SENTENZE.

Richiesta di carri vuoti alle ferrovie - Mancata o ritardata fornitura - Incompetenza dell'autorità giudiziaria - Consorzio autonomo del porto di Genova — Atto scritto

1. *L'autorità giudiziaria non è competente a decidere su una domanda di danni che diconsi derivati dalla mancata fornitura di vagoni vuoti richiesti all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a meno che questa sia imputata di indebite preferenze nella distribuzione dei vagoni che trovansi disponibili in ciascuna località.*

2. *La responsabilità per la distribuzione dei vagoni disponibili nel Porto di Genova incombe a quel Consorzio autonomo e non alle Ferrovie dello Stato.*

3. *Non è valida e non può quindi esser provata con testi un'obbligazione assunta verbalmente per conto dello Stato dai suoi funzionari quando per essa le leggi impongono l'atto scritto.*

TRIBUNALE DI GENOVA - Udienza 28 giugno 1910 - Pres. Groppo, - Est. Carganico — THOMAS SONS e C. contro DITTA FRATELLI SORRENTINO, FERROVIE DELLO STATO e CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA.

Con atto di protesta 28 ottobre 1909 il capitano Henry Jones, quale comandante del piroscafo « *Consols* », notificava alla Ditta F.lli Sorrentino, ricevitrice d'un carico di carbone di 4878 tonnellate, imbarcato a bordo del *Consols*, che le stallie di scarico erano spirate col mezzogiorno del 25 ottobre e che perciò da tale data in poi il piroscafo era entrato in controstallia.

La Ditta F.lli Sorrentino controprotestava a sua volta con atto 29 ottobre 1910; allora con atto di citazione 4 dicembre 1909, reiterato il 14 dello stesso mese i sigg. Won Thomas Sons e C. Ltd. di Liverpool quali managers della « Consols Steamship Company Limited » convenivano nanti questo Tribunale la Ditta F.lli Sorrentino, chiedendone la condanna al pagamento in loro favore della

somma di lire sterline 422,14,8 formanti al cambio di lire 25,35 la somma di Lit. 10716,30 oltre gli interessi a partire dal 5 novembre. Tale somma rappresentava l'ammontare di giorni undici ed ore otto di asserte controstallie del piroscafo *Consols*, calcolando sulla base giornaliera di 4 pence per tonnellata netta registro. A seguito di tale citazione la Ditta F.lli Sorrentino, pur contestando le domande tutte della Ditta Thomas Sons e C. promoveva giudizio di manlevare contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e contro il Consorzio autonomo del Porto di Genova con atti di citazione rispettivamente del 6 e del 10 gennaio 1910, asserendo che il ritardo nella discarica del *Consols* era dovuto a colpa dei suoi enti citati in garanzia.

L'Amministrazione convenuta in garanzia eccepisce anzitutto la carenza d'azione nei suoi riguardi della Ditta Sorrentino in quanto che questa non ebbe a concludere con lei alcun contratto di trasporto e nemmeno richiese direttamente le Ferrovie per trasporti di sorta, di guisa che nelle Ferrovie dovesse sorgere l'obbligo di seguirli a sensi dell'art. 2 delle tariffe. (All. *D* alla legge 27 aprile 1885)

La Ditta Sorrentino deduce a prova (capo 1°) che la dotazione giornaliera di carri ferroviarii, nel porto di Genova, da adibirsi al carico del carbone, riconosciuta necessaria e promossa dalla Amministrazione provvisoria è di vagoni 500, e quanto meno 3000 settimanali.

Se il fatto fosse vero, se effettivamente esistesse una valida obbligazione delle Ferrovie in tal senso, allora la Sorrentino, avrebbe un'azione per inadempienza contrattuale dell'Amministrazione convenuta in garanzia.

Ma l'esistenza d'un impegno di tale natura può egli provarsi con testimoni?

L'art. 10 della legge 7 luglio 1907 accorda al solo Direttore Generale delle Ferrovie la facoltà di impegnarsi sino a L. 10,000 e tutti gli impegni eccedenti la competenza del Direttore Generale sono demandati al Consiglio di Amministrazione (art, 6 Reg. cit.) quando poi i contratti, rappresentino un ammontare superiore alle L. 50,000 essi sono sottoposti alla registrazione preventiva da parte dell'Ufficio speciale della Corte dei Conti (legge 25 giugno 1909).

Ora il contratto che la Sorrentino vorrebbe provare è evidentemente uno di quelli per cui devono essere rispettate le suddette

prescrizioni e quindi non è possibile che sia sorto a mezzo di una semplice stipulazione verbale che per la sua stessa natura, mal si presterebbe all'applicazione di tali formalità di legge.

L'Amministrazione dello Stato in genere, ivi compresa quella delle Ferrovie, non possono mai impegnarsi verbalmente, ma devono sempre concretare l'espressione della loro volontà contrattuale in quelle determinate forme che la legge ha stabilito.

Non è perciò il caso di soffermarsi più oltre dell'asserta promessa delle Ferrovie, di cui nella deduzione del'a Sorrentino (N. 1) perchè se essa fosse stata fatta non avrebbe alcuna giuridica efficacia, perchè sorta all'infuori delle necessarie modalità di legge e perciò nessuna azione *ex-contracto* può competere alla Ditta Sorrentino verso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, o meglio la pretesa azione *ex-contracto* è improcedibile,

Ma se, deve dirsi che la Ditta Sorrentino è priva d'azione derivante da contratto ve so le Ferrovie dello Stato, non può dirsi che in essa vi sia completa carenza d'azione, e meglio che sotto una tale veste dovrà esaminarsi l'opposizione delle Ferrovie, sotto l'aspetto della sollevata eccezione d'incompetenza, eccezione che per la sua stessa natura deve formare oggetto d'indagine anteriore ad ogni altra.

Occorre esaminare partitamente l'eccezione d'incompetenza in quanto la colpa dell'Amministrazione ferroviaria, prospetti l'insufficienza in genere del parco veicoli delle Ferrovie dello Stato, la distribuzione di esso, fra i varii centri commerciali del Regno, oppure infine l'assegnazione ai privati del quantitativo di veicoli di cui una singola piazza è provvista, che nel caso nostro sarebbe quella di Genova.

Lo stabilire se il parco veicoli di cui è provvista la rete ferroviaria del Regno sia o meno sufficiente alle esigenze del servizio, sfugge alla competenza dell'autorità giudiziaria ,

L' Amministrazione ferroviaria è soggetta nell' ordinamento delle spese del proprio bilancio a particolari disposizioni di legge. Gli art, 20 e 21 della legge 7 luglio 1909 dividono le spese in ordinarie e straordinarie, comprendendo fra queste ultime, quelle per fornitura di nuovo materiale rotabile e di esercizio (sia per riparare alla deficiente dotazione, sia per sostituire il materiale che per soddisfare ai maggiori bisogni dipendenti dagli aumenti di traffico).

Per le spese complementari (dispongono le disposizioni di legge ora citate) verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 2.50 per cento dei prodotti del traffico. Gli art. 10 e 15 poi della suddetta legge 6 luglio 1907 dispongono:

« Spetta al Direttore Generale ordinare le spese, nei limiti del bilancio e nei modi stabiliti dalle leggi e dai regolamenti.

« Il bilancio preventivo delle entrate e delle spese è presentato all'approvazione del Parlamento in allegato allo stato di previsione delle spese del Ministero dei Lavori pubblici.

« Con la legge di assestamento del bilancio si approvano le variazioni che si rendono necessarie al preventivo ».

Da tale ordinamento legislativo chiaramente risulta come la determinazione delle spese necessarie per l'aumento del parco veicoli delle Ferrovie dello Stato, sì da rispondere ai crescenti bisogni del traffico è una funzione, che è tolta alla Amministrazione delle ferrovie per essere riservata al potere legislativo che statuisce in merito con la legge del bilancio. La dotazione del parco veicoli essendo strettamente subordinata alla somma che nel bilancio è assegnata a tale scopo, ne consegue che il voler giudicare se essa è sufficiente o meno ai bisogni del servizio, sarebbe un voler riesaminare l'opera del potere legislativo. Tale esame è vietato all'autorità giudiziaria dallo stesso criterio che delimita la divisione e le attribuzioni dei tre poteri dello Stato, legislativo, esecutivo e giudiziario, e sarebbe contrario agli stessi concetti informativi dello statuto fondamentale del Regno Ritenuto che l'autorità giudiziaria è incompetente a statuire sulla sufficienza o meno del parco veicoli del Regno, (e conseguentemente su una domanda per risarcimento di danni per tale asserta insufficienza) occorre esaminare se essa sia invece competente a decidere se il numero dei vagoni così determinato sia regolarmente distribuito fra i varii centri commerciali del Regno.

L'Amministrazione ferroviaria è sola competente a conoscere dell'utilità del proprio atto allorchè su di un complessivo numero ne assegna una parte maggiore alla tale Città od al tal Porto che non ad un altro.

Come potrebbe il Giudice, senza esorbitare dalla sfera di azione, che gli è propria, decidere se l'Amministrazione ferroviaria ha errato e versa quindi in colpa, allorchè manda per es. cento vagoni in un luogo e solo trenta nell'altro ?

Quali criterii potrebbero informare il Giudice nel far questo ...ne?

La indagine e la competenza dell'autorità giudiziaria resta pertanto ristretta a vedere cioè se l'Amministrazione ferroviaria versava in colpa allorchè fra i carri che aveva disponibili sulla piazza di Genova rifiutava di allogarne un sufficiente quantitativo alla Ditta fratelli Sorrentino.

La domanda della Ditta Sorrentino perchè si dichiari la colpa delle Ferrovie colle conseguenze di legge, non è accoglibile, sia perchè l'Amministrazione delle ferrovie si è spogliata della mansione di assegnazione ai privati dei vagoni disponibili per il servizio del Porto di Genova rimettendole al Consorzio Portuario che ne è investito in virtù di disposizioni legali e regolamentari, sia perchè in ogni caso la Ditta Sorrentino, non avrebbe nel far la richiesta dei carri, ottemperato al prescritto dell'art. 106 delle Tariffe (Legge 27 aprile 1885).

Il Consorzio autonomo del Porto di Genova, veniva investito a sensi della Legge 12 febbraio 1903 del Regolamento per la sua esecuzione dell'attribuzione di prescrivere le norme per la ripartizione dei carri disponibili per le Ditte speditrici, in relazione alla importanza, ed alla natura dei vari traffici.

Il Consorzio fissava le opportune norme in proposito, a mezzo del Decreto 28 settembre 1906. Per esso l'Amministrazione ferroviaria è completamente disinteressata dalla ripartizione dei vagoni negli scali ferroviari marittimi del Porto di Genova e quindi nessun lagno le si può muovere contro sotto tale rapporto, che anzi essa stessa per il carico del carbone che le è necessario, deve attendere che il Consorzio le assegni il congruo numero dei vagoni occorrenti (art. 54 reg. cit.).

Percio se la Ditta Sorrentino si lagna, che non venne assegnato il quantitativo dei vagoni necessario per lo scarico del piroscafo *Consols* non è verso l'Amministrazione delle ferrovie, che dovrà rivolgersi, ma eventualmente verso il Consorzio.

Ma anche a prescindere dal particolare ordinamento vigente nel Porto di Genova, dovrebbesi egualmente assolvere dalle domande dell'attrice in garanzia, la convenuta Amministrazione. L'art. 2 infatti delle tariffe (Legge 27 aprile 1885) dispone:

« L'Amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee, ed in base alle Tariffe e condizioni in vigore i trasporti di persone

e di cose, che le vengono richiesti, sempre che vi possa provvedere con i mezzi corrispondenti ai bisogni ordinariamente prevedibili, e non ostino impedimenti straordinari di forza maggiore. L'Amministrazione risponde dei danni conseguiti dall'impedimento di questi suoi obblighi.

Questo articolo sancisce il diritto del privato a concludere colle Ferrovie il contratto di trasporto, o più precisamente concerne soltanto la richiesta del contratto di trasporto. Ma perchè tale richiesta diventi contratto è necessario il concorso dei consensi delle parti, e l'adempimento delle formalità dalla Legge prescritte, questo concorso dei consensi ed adempimento di formalità, non avviene invece nella semplice richiesta dei carri vuoti (come nel caso attualmente in questione) che è e permane un semplice progetto unilaterale di un possibile contratto. A prescindere per abbondanza dalla opinione che la richiesta dei vagoni vuoti, non obblighi l'Amministrazione ferroviaria, a fornirli (come correlativamente, ad altra conseguenza non espone il richiedente che desista dalla sua domanda, che alla perdita del prescritto deposito di lire 5 per ogni vagone), sta pur sempre vero che, affinchè la richiesta dei carri vuoti, possa opporsi efficacemente alle Ferrovie, è necessario, ch'essa venga eseguita colle modalità prescritte dall'art. 106 delle Tariffe già citato, e cioè mediante apposita domanda al Capo Stazione di partenza, facente menzione di particolari indicazioni ed accompagnata da un deposito di lire 5 per ogni vagone.

Non risulta affatto che la Ditta Sorrentino abbia a tali prescrizioni ottemperato, nè può quindi essa invocare contro le Ferrovie la sua richiesta di carri.

Per questi motivi

Il Tribunale condanna la Ditta Sorrentino, ecc.

MASSIMARIO.

Personale - Dichiarazione di dimissione - Riammissione in servizio: sue conseguenze - Contestazione addebita-

Per la dichiarazione di dimissione, prevista dall'art 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429, basta la volontarietà *dell'abbandono e della mancata assunzione del servizio (sciopero) che non possono confondersi con l'assenza arbitraria.*

La riammissione in servizio disposta dalle superiori autorità locali non implica rinuncia al diritto dell'Amministrazione di considerare gli agenti scioperanti dimissionari, ma deve ritenersi fatta sotto la condizione che il Direttore Generale, e il Consiglio di Amministrazione applichino, com'è in loro facoltà, pene disciplinari.

Non è necessaria la preventiva contestazione degli addebiti data la notorietà del fatto e la ventura del tutto speciale del provvedimento di cui al suindicato art. 56.

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO – 3 aprile 1908 – PERANDO ed altri.

Personale – Regolarizzazione Agenti anziani – Applicati tecnici ex-Rete Adriatica.

E' legittimo il provvedimento col quale l'Amministrazione addivenne alla regolarizzazione di stipendio degli agenti anziani (applicati tecnici ex-rete Adriatica), voluta dall'art. 29 della legge 22 aprile 1905, n. 137, tenendo per base le qualifiche del nuovo ruolo di Applicati o disegnatori *fino al raggiungimento dello stipendio di L. 2.400 e di* Applicato tecnico *per gli stipendi superiori, perchè sebbene vi sia omonimia, non vi è però equipollenza tra la qualifica di applicato tecnico dell'Adriatica (che era qualifica di prima nomina) e quella del ruolo del personale delle Ferrovie dello Stato (che si raggiunge solo con lo svolgimento di carriera.*

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO – 8 febbraio 1908 – COSIMINI ed altri.

Personale - Disciplina - Ricorso amministrativo - Supplemento inchiesta - Contestazione.

Allorquando il Consiglio di Amministrazione ordina, in sede di ricorso, un supplemento d'inchiesta disciplinare, il provvedimento disciplinare va sospeso, e debbonsi osservare per il supplemento suddetto le formalità previste dal Regolamento del personale, tra le quali la contestazione delle nuove risultanze.

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO – 25 giugno 1909 – GALLARINI.

Personale - Organici - Funzionari provenienti dal Regio Ispettorato - Graduatoria e promozioni.

E' legale il criterio seguito dall'Amministrazione nello stabilire la graduatoria e le promozioni per i funzionari provenuti dal Regio Ispettorato, di prendere a base la posizione occupata dai funzionari medesimi quando fu decretata la fusione, non essendo d'altra parte imposto di applicare loro il sistema dei ruoli aperti nè potendo tale sistema, adottato, successivamente al loro passaggio, al personale dell'Ispettorato, applicarsi retroattivamente per non alterare la posizione rispettiva di funzionari governativi, per i quali era già in vigore il sistema dei ruoli chiusi (1).

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO – 11 novembre 1907 – CAROTENUTO.

---

(1) Assumevasi dal ricorrente che le Ferrovie dello Stato avessero loro fatto un trattamento inferiore a quello assegnato ad altri funzionari in base alle norme vigenti presso le cessate Società, violando gli articoli 17 e 22 della legge 22 aprile 1905, n. 137, in quanto che ai funzionari del Regio Ispettorato doveva mantenersi la graduatoria dell'antico ruolo nelle tabelle organiche della nuova Amministrazione e riconoscersi il diritto alle promozioni per valenza nei posti superiori secondo il ruolo stesso.

Errata-Corrige

A pag. 9 della parte IV nella prima riga della massima in corsivo, invece di « Affinchè sorga la responsabilità civile e penale a norma . . . . . », leggasi: « Affinchè sorga la responsabilità civile a norma... ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . " **8,00**

ANNO IV - N. 4. 26 GENNAIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*****:**

Ordine di Servizio N. 14. — Scalo marittimo di Civitavecchia . . . Pag. 29

Ordine di Servizio N. 15. — Servizio italo-belga . . . . » 30

Ordine di Servizio N. 16. — Servizio italo-germanico . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 17. — Viaggi a tariffa differenziale *A*. . . . » 31

Ordine di Servizio N. 18. — Servizio cumulativo colla Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 19. — Tariffa locale N. 601 P. V. . . . . » 44

Ordine di Servizio N. 20. — Trasporti di carni macellate da o per lo « scalo Bestiame » di Torino ed esclusione della stazione di Torino Porta Susa dai trasporti medesimi . . . . » 45

Ordine di Servizio N. 21. — Apertura all'esercizio del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di S. Salvo . . . . » 46

Ordine di Servizio N. 22. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . » 47

Ordine di Servizio N. 23. — Servizio italo-neerlandese . . . . . . » 48

Circolare N. 6. — Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Macerata . . . . » 49

Circolare N. 7. — Apertura dell'agenzia di città di Catanzaro . . . » ivi

Circolare N. 8 — Tassazione dei trasporti degli aereoplani . . . . » 50

Roma, gennaio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Parte terza — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:***

Per memoria.

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Sentenze . . . . Pag. 25
Massimario . . . . » 32

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 18-1911.

Società Anonima "Verbano"
per la Trazione elettrica

Società Anonima - Sede in Pallanza
Capitale L. 1.200.000

Direzione dell' Esercizio - Pallanza

Esercizio della Tramvia "Pallanza Fondo Toce-Pallanza"

Il servizio cumulativo ha luogo colle Ferrovie dello Stato e con la linea in esercizio speciale di Cerignola stazione-Cerignola città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze dal transito di
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc.	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e Bestiame	Trasporti a Domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	Pallanza Fondo Toce
Suna	Pallanza Fondo Toce - Pallanza	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	SL	7
Pallanza stazione.	Pallanza Fondo Toce - Pallanza	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	SL	8

Aggiunte e modificazioni
al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alle pagine 15 e 20 aggiungere le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Catanzaro Scala .	0.15	—	0.50	0.15	0.80	1.80	0.50	0.70	1.50	0.50	0.40	E' escluso l'obbligo della presa e consegna nelle località non accessibili ai carri tirati dai cavalli. Vedi la nota (3) in calce.
(*) Macerata	—	0.20	0.05	0.20	0.60	0.80	0.40	0.50	0.80	0.25	0.40	

In calce alla pag. 15 aggiungere la seguente nota.

(3). — I fusti con liquidi del peso fino a 70 kg., le damigiane e le casse pure con liquidi pesanti non oltre i 50 kg. ed i colli indivisibili di tutte le altre merci, non superiori ai 100 kg., vengono consegnati anche ai piani superiori e sotterranei senza alcun aumento di tariffa, purchè siavi sufficiente comodo di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici.

I fusti con liquidi superiori a 70 e fino a 100 kg. le damigiane e le casse con liquidi del peso da 50 a 100 kg. e gli altri colli indivisibili superiori ai 100 kg., ma non oltre 160, verranno consegnati anche ai detti piani superiori e sotterranei, ma con l'aumento del 50 % sui prezzi e ferme restando le altre condizioni suaccennate.

Per i colli suddetti, di peso superiore rispettivamente ai 100 e 160 kg. la consegna verrà fatta soltanto a pianterreno.

Nel caso di trasporto a domicilio di grossi fusti di liquidi, per i quali s'intenda di vuotare il contenuto prima di scaricarli, il destinatario dovrà pagare a titolo di nolo L. 0.80 per ora e per veicolo.

Distanze dalla stazione di S. Salvo a quelle sottoindicate:

STAZIONI	Chilometri	STAZIONI	Chilometri
Ancona	216	Castellammare Adriatico	70
Varano	210	Pescara	68
Aspio	206	Francavilla a mare	61
Osimo Castelfidardo	201	Tollo Canosa Sannita	55
Loreto	192	Ortona	48
Porto Recanati	188	S. Vito Lanciano	41
Potenza Picena	179	Fossacesia	33
Porto Civitanova	173	Torino di Sangro	29
S. Elpidio a Mare	167	Casalbordino	21
Porto S. Giorgio	157	Lebba	15
Pedaso	147	Vasto	6
Cupramarittima	139	Montenero Petacciato	8
Grottammare	136	Termoli	21
Sambenedetto del Tronto	131	Campomarino	28
Porto d'Ascoli	126	Chieuti Serracapriola	38
Tortoreto Nereto	118	Ripalta	48
Tortoreto Spiaggia	114	Poggio imperiale	63
Giulianova	107	Apricena	68
Montepagano Rosburgo	98	S. Severo	79
Atri Mutignano	89	Motta di Foggia	93
Silvi	83	Foggia	107
Montesilvano	77		

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 18-1911.

PROSPETTO dei prezzi dei biglietti di corsa semplice in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e la Tramvia Pallanza Fondo Toce – Pallanza.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Treni diretti			Treni omnibus		
					1ª ferrovia 1ª tramvia	2ª ferrovia 1ª tramvia	3ª ferrovia 2ª tramvia	1ª ferrovia 1ª tramvia	2ª ferrovia 1ª tramvia	3ª ferrovia 2ª tramvia
			Stato . . .	130	16.60	11.65	7.55	15.10	10.60	6.80
			Tramvia . .	8	0.80	0.80	0.40	0.80	0.80	0.40
Alessandria .	Pallanza . .	Mortara - Arona - Pallanza Fondo Toce.	Totale	138	17.40	12.45	7.95	15.90	11.40	7.20
			Stato . . .	130	16.60	11.65	7.55	15.10	10.60	6.80
			Tramvia . .	7	0.70	0.70	0.35	0.70	0.70	0.35
Id.	Suna . . .	Id.	Totale	137	17.30	12.35	7.90	15.80	11.30	7.15
			Stato . . .	30	3.85	2.70	1.75	3.50	2.45	1.60
			Tramvia . .	8	0.80	0.80	0.40	0.80	0.80	0.40
Domodossola .	Pallanza . .	Pallanza Fondo Toce.	Totale	38	4.65	3.50	2.15	4.30	3.25	2.00
			Stato . . .	30	3.85	2.70	1.75	3.50	2.45	1.60
			Tramvia . .	7	0.70	0.70	0.35	0.70	0.70	0.35
Id.	Suna . . .	Id.	Totale	37	4.55	3.40	2.10	4.20	3.15	1.95
			Stato . . .	206	24.70	17.30	11.15	23.90	16.75	10.80
			Tramvia . .	8	0.80	0.80	0.40	0.80	0.80	0.40
Genova P. P.	Pallanza . .	Alessandria - Mortara - Arona-Pallanza Fondo Toce.	Totale	214	25.50	18.10	11.55	24.70	17.55	11.20

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Treni diretti 1ª ferrovia 1ª tramvai	Treni diretti 2ª ferrovia 1ª tramvia	Treni diretti 3ª ferrovia 2ª tramvia	Treni omnibus 1ª ferrovia 1ª tramvia	Treni omnibus 2ª ferrovia 1ª tramvia	Treni omnibus 3ª ferrovia 2ª tramvia
			Stato . . .	206	24.70	17.30	11.15	23.90	16.75	10.80
			Tramvia . .	7	0.70	0.70	0.35	0.70	0.70	0.35
Genova P. P.	Suna . . .	Alessandria - Mortara - Arona-Pallanza Fondo Toce.	Totale . . .	213	25.40	18.00	11.50	24.60	17.45	11.15
			Stato . . .	94	12.00	8.40	5.50	10.95	7.65	4.95
			Tramvia . .	8	0.80	0.80	0.40	0.80	0.80	0.40
Milano Cent.	Pallanza . .	Arona - Pallanza Fondo Toce.	Totale . . .	102	12.80	9.20	5.90	11.75	8.45	5.35
			Stato . . .	94	12.00	8.40	5.50	10.95	7.65	4.95
			Tramvia . .	7	0.70	0.70	0.35	0.70	0.70	0.35
Id.	Suna . . .	Id.	Totale . . .	101	12.70	9.10	5.85	11.65	8.35	5.30
			Stato . . .	64	8.20	5.75	3.75	7.45	5.20	3.35
			Tramvia . .	8	0.80	0.80	0.40	0.80	0.80	0.40
Novara. . .	Pallanza . .	Id.	Totale . . .	72	9.00	6.55	4.15	8.25	6.00	3.75
			Stato . . .	64	8.20	5.75	3.75	7.45	5.20	3.35
			Tramvia . .	7	0.70	0.70	0.35	0.70	0.70	0.35
Id.	Susa . . .	Id.	Totale . . .	71	8.90	6.45	4.10	8.15	5.90	3.70
			Stato . . .	151	19.25	13.50	8.75	17.55	12.30	7.90
			Tramvia . .	8	0.80	0.80	0.40	0.80	0.80	0.40
Torino P. N.	Pallanza . .	Santhià Arona-Pallanza Fondo Toce.	Totale . . .	159	20.05	14.30	9.15	18.35	13.10	8.30
			Stato . . .	151	19.25	13.50	8.75	17.55	12.30	7.90
			Tramvia . .	7	0.70	0.70	0.35	0.70	0.70	0.35
Id.	Susa . . .	Id.	Totale . . .	158	19.95	14.20	9.10	18.25	13.00	8.25

Ordine di Servizio N. 14. (Servizio VIII).

Scalo marittimo di Civitavecchia.

Lo scalo marittimo di Civitavecchia, è stato, dal 31 ottobre 1910, aperto al pubblico, in via provvisoria, ed abilitato ad eseguire, in servizio interno e cumulativo italiano, trasporti a P. V. di cereali e carbone a carro completo in arrivo via mare e destinati a proseguire per strada ferrata.

Il servizio pel pubblico è subordinato alle esigenze della Amministrazione, in quanto cioè la potenzialità della banchina del porto permetta lo scarico del carbone che l'Amministrazione stessa deve spedire per suo conto.

Per il trasporto delle merci dallo scalo marittimo alla stazione di Civitavecchia e per le operazioni da eseguirsi nello scalo stesso, sono da riscuotersi gli stessi prezzi previsti per lo scalo marittimo di Savona.

Per conseguenza, nell'allegato 8 alle tariffe, Capo II, parte prima, sono da apportarsi le seguenti aggiunte:

— Nell'intestazione, dopo le parole « Scali marittimi di Savona » aggiungere: « Civitavecchia ».

— Nell'articolo 1°, prospetto dei prezzi, 2ª colonna, dopo le parole « rispetto a Savona », aggiungere: « Civitavecchia ».

— Nell'art. 2°, aggiungere in fine:

« Lo scalo di Civitavecchia è ammesso soltanto ad accettare spedizioni a piccola velocità di cereali e carbone provenienti dal mare e formanti il carico di un vagone.

— Nell'art. 4°, primo capoverso, dopo le parole « A Savona marittima » aggiungere: « Civitavecchia marittima » e, dopo le parole « per l'interno o per l'estero » aggiungere: « e soltanto per l'interno rispetto a Civitavecchia ».

— Nell'art. 5°, aggiungere, dopo i prezzi stabiliti per Savona, i seguenti:

Civitavecchia stazione . . . . Civitavecchia (marittima)

2	0.1545	—	0.3090

— Nell'art. 6°, primo capoverso, dopo le parole « Torre Annunziata » aggiungere: « e del carico a Civitavecchia marittima ».

Nell'art. 7°, dopo le parole « comprese quelle di Savona (Letimbro) », aggiungere « Civitavecchia ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 15. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 4-1911).

In seguito a nuove comunicazioni pervenute dalle Ferrovie estere, le note « (5) e (6) », relative ai prezzi speciali per determinate stazioni belghe, pubblicatisi coll'Ordine di Servizio N. 348-1910, devono essere modificate come segue:

« (5) Prezzo applicabile soltanto alle macchine non nominate *montate e non imballate*, in destinazione di Milano ».

« (6) Prezzo applicabile soltanto alle macchine non nominate, *montate ed imballate*, oppure *smontate* ed imballate o no, nonchè alle parti di macchine non nominate (con imballaggio o no), in destinazione di Milano »

Nel detto Ordine di Servizio sarà inoltre da rettificarsi la indicazione della stazione di « Avers transit » in « Anvers transit ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 16. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1911)

La nota, esposta alle distanze della stazione di Milano Porta Romana, compresa nella pagina 3 del 26° Supplemento alle tariffe italo-germaniche, pubblicatosi con l'Ordine di Servizio N. 3-1911, deve essere rettificata come appresso:

« (*) Questa distanza è applicabile soltanto ai trasporti a grande velocità ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 17. (Servizio VIII).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60-1908 e 143-1908)

Nel prospetto delle deviazioni ammesse pei viaggi a Tariffa differenziale A, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908, deve essere aggiunto il percorso *Domodossola-Genova*, con le seguenti indicazioni:

Via più breve: Borgomanero-Novara-Alessandria:
Deviazioni: Arona-Milano-Voghera.
Maggior percorso Km. 42.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 18. (Servizi VII e VIII

Servizio cumulativo colla Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.

Di conformità ad accordi intervenuti colla Società anonima « Verbano » per la trazione elettrica, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della Tramvia a trazione elettrica ed a scartamento normale dalla stazione ferroviaria di Pallanza Fondo Toce allo Scalo dei piroscafi in Pallanza, a partire dal 1° febbraio 1911 viene attivato, pel transito di Pallanza Fondo Toce, il servizio cumulativo pei trasporti fra le Ferrovie dello Stato e la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti:

Disposizioni generali.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza a decorrere dalla data suddetta, sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di

giornali, merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola città, nonchè pei trasporti di viaggiatori e bagagli nei limiti indicati ai punti 6 e 11.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza*: le proprie tariffe risultanti dal fascicolo « *Tariffe da trasporto passeggieri e merci sulla Tramvia a trazione elettrica fra Pallanza Lago e Pallanza Fondo Toce* (edizione 1911) » avvertendo che i prezzi relativi, eccezione fatta per quelli dei viaggiatori, si applicano indistintamente tanto per la stazione di Pallanza, quanto per quella di Suna, senza riguardo alla percorrenza.

La nomenclatura e classificazione delle merci per la tratta Pallanza Fondo Toce-Pallanza, sono le medesime usate dalle F.S.

4. *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° gennaio 1909) e il *Regolamento pei trasporti militari* (edizione 1903) non sono applicabili sul percorso della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.

Il carteggio e la tassazione di tali trasporti saranno, quindi, limitati alla stazione di transito

5. *Elenco delle stazioni della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza e relative distanze dalla stazione di Pallanza Fondo Toce, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pal-

lanza, le relative distanze dalla stazione di Pallanza Fondo Toce, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato *A*, al presente Ordine di Servizio.

Trasporti di viaggiatori.

6. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria di corsa semplice, risultano dal prospetto « Allegato *B* », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

7. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.

Alle classi 1ª e 2ª delle F. S. corrisponde la 1ª della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, ed alla classe 3ª delle F. S. la 2ª della Tramvia predetta.

8. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, devono essere riscosse la tassa e la sopratassa di bollo.

9. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza pei convogli in coincidenza fra le due Amministrazioni che abbiano vetture della rispettiva classe per la quale i biglietti vengono rilasciati, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

10. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori al transito perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari devono estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio

sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

Trasporti di bagagli, velocipedi e giornali.

11. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli a tariffa ordinaria sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

12. *Registrazione dei trasporti bagagli.* — La registrazione dei trasporti bagagli si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

Sono esclusi dal servizio cumulativo i bicicli e tricicli a motore, le carrozzelle per trasporto malati e i cani.

13. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione della tassa minima di lire 0,70 e di lire 0,50 per spedizione, rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.

Per il trasporto dei bagagli, dei velocipedi, delle triplettes, e delle carrozzelle per bambini, sono applicabili sul percorso della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza i prezzi seguenti:

Dalla stazione di Pallanza Fondo Toce a	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 Kg. Prezzo per tonn. divisibile di 10 in 10 chilogrammi	Velocipedi o Velocimani (per macchina)	Tandems e triplettes (a pedale) (per macchina) e carrozzine per bambino (per carrozzina)
	LIRE												
Suna . . / Pallanza .	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	5,00	0.50	0,75

14. *Giornali.* — I giornali sono ammessi al servizio cumulativo col pagamento delle tariffe della Grande Velocità per la tratta Pallanza F. T.-Pallanza.

Trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

15. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennata al punto 1° le quali siano abilitate a tali trasporti.

16. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via di mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

17. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — I trasporti in servizio cumulativo colla Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza si tasseranno per il percorso separato di ciascuna Amministrazione e saranno istradati per il percorso fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e il transito di Pallanza Fondo Toce in base alle norme vigenti.

I trasporti eseguiti sulle Ferrovie dello Stato a P. V. accelerata saranno tassate per il percorso della Tramvia in base ai prezzi della piccola velocità ordinaria.

18. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso nella misura seguente:

Per le Ferrovie dello Stato: in ragione della metà di quello fissato dalle tariffe in vigore, fermo quanto, al riguardo, è stabilito per la linea Cerignola stazione-Cerignola città;

Per la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza: quello risultante dalle proprie tariffe.

19. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero tanto sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola stazione-Cerignola città, quanto sulla Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.

20. *Sovratassa di transito.* — In aumento ai prezzi di trasporto sarà applicata a favore della tramvia Pallanza F. T. Pallanza, sui trasporti eseguiti in servizio cumulativo una sovratassa di transito nella misura seguente:

Merci a G. V. . . . . per tonnellata	L.	0,40
col minimo per spedizione di . .	»	0,10
Merci a P. V. accelerata ed a P. V. ordinaria . . . . per tonnellata .	»	0,25
col minimo per spedizione . . .	»	0,10
Veicoli . . . . per veicolo	»	0,50
Bestiame . . . . per carro	»	2,50
Ai trasporti di merci a G.V. a P.V.A. ed a P.V. Ordin. a carro completo si applica la tassa sul peso, col massimo per carro di . .	»	2,50

21. *Carico e scarico.* — Le operazioni di carico e scarico di tutte le merci a vagone completo nelle stazioni della Tramvia sono obbligatorie per le parti, e perciò il diritto fisso delle spedizioni in servizio cumulativo a carro completo dovrà essere ridotto di L. 0,50 per tonnellata e per ognuna di dette operazioni.

22. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno es-

sere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

23. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

24. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono, anche nei rapporti colla tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a sta-

zioni della tramvia Pallanza F. T.-Pallanza, la stazione di Pallanza Fondo Toce (Stato) dovrà trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal Delegato della Tramvia stessa sull'apposito modulo I-466, uniformandosi alle disposizioni di cui all'art. 30 punto 3° delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

25. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

26. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — Non essendo la stazione di Pallanza Fondo Toce (Stato) ammessa al servizio interno della tramvia Pallanza F. T.-Pallanza, i trasporti provenienti dalla tramvia stessa e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta tramvia per la sua stazione di Pallanza Fondo Toce e consegnati alla stazioni di Pallanza Fondo Toce (Stato) dal rappresentante della Tramvia stessa scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per la stazione di Pallanza-Fondo Toce (Stato), dove dovrà avvenire lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico a cura del Delegato della tramvia Pallanza-Fondo Toce-Pallanza, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva una stazione della tramvia medesima.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Pallanza Fondo Toce e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di

vettura diretta, intestata alla stazione di Pallanza Fondo Toce, per l'inoltro ad una stazione della tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza se ne effettuerà nella detta stazione di Pallanza Fondo Toce lo svincolo col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del rappresentante di detta tramvia;

b) se il trasporto proviene invece dalla tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, ed il mittente ha inteso e seguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Pallanza della tramvia suddetta ed il rappresentante della tramvia stessa lo consegnerà alla stazione di Pallanza Fondo Toce (Stato) per l'eseguimento in servizio diretto, in base alle tariffe interne italiane ed estere, od in base a quelle dirette internazionali, a seconda dei documenti che verranno da detto rappresentante presentati all'atto della rispedizione;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna, e quelli pei quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta tramvia. Peraltro siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il carteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Pallanza Fondo Toce, ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale per il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Pallanza Fondo Toce e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901) ».

Per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe delle F. S.

27. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore, e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido*, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

28. *Passaggio del materiale.* — I carri attualmente in dotazione della tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, non sono ammessi a circolare sulle Ferrovie dello Stato.

E' ammesso, invece, in quanto lo consentano le condizioni tecniche della linea Pallanza Fondo Toce-Pallanza:

a) l'inoltro sulla linea tramviaria dei carri delle Ferrovie dello Stato ed assimilati con carico completo o da considerarsi come tale a termini delle tariffe e delle condizioni in vigore, coi relativi copertoni ed attrezzi di carico che coprono ed assicurano le merci sui carri;

b) il passaggio sulla linea tramviaria dei carri vuoti F. S. che fossero richiesti per il carico delle merci (a carro completo o da considerarsi come tale) in partenza dalle stazioni della tramvia e diretti a stazioni delle Ferrovie dello Stato ed Amministrazioni corrispondenti, nonchè dei copertoni ed attrezzi di carico di proprietà delle Ferrovie dello Stato, occorrenti per la copertura o l'assicurazione delle merci da caricarsi.

29. *Trasbordi.* — I trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni della tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza e caricati nei carri attualmente in dotazione della tramvia stessa, saranno a cura, spese e sotto la responsabilità della tramvia medesima, trasbordati dai propri carri a quelli delle Ferrovie dello Stato, sul binario di allacciamento con detta tramvia nella stazione di Pallanza Fondo Toce.

Così pure i trasporti in provenienza da stazioni delle ferrovie dello Stato o di Amministrazioni corrispondenti, i quali si trovassero caricati in carri che non possono circolare sulla linea tramviaria, dovranno a cura, spese e sotto la responsabilità della tramvia, essere trasbordati sul binario suddetto dai carri ferroviari a quelli tramviari.

30. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — La Tramvia è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura od occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri che la Tramvia restituisce vuoti alla stazione di Pallanza Fondo Toce deve essere accertato in contraddittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa.

In tali casi la stazione di Pallanza F. T. deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento Modello *H*-111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli di Roma ed alla Direzione di Esercizio della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza in Pallanza.

Pei carri carichi restituiti in destinazione di una o più

stazioni oltre quella comune, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Tanto per i carri non puliti o insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, la Società concessionaria deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

31. *Pesatura delle merci al transito* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Pallanza Fondo Toce delle F. S., questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

32. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la rete dello Stato e la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

33. *Servizio nella stazione di Pallanza Fondo Toce* (*Stato*). — La Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza è provvista a Pallanza Fondo Toce di stazione propria e nella medesima vengono eseguite tutte le operazioni inerenti al servizio interno della linea. Pertanto nella stazione di Pallanza Fondo Toce (Stato) l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede soltanto alla tenuta delle gestioni di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo.

34. *Gestioni contabili al transito.* — La stazione di Pallanza Fondo Toce come stazione di transito colla Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza dovrà, per la tenuta della relativa

gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc.* », pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Uffici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, Ordine di Servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

A cura dell'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze sarà provveduto per la distribuzione alle stazioni ed agli Uffici del fascicolo delle « Tariffe da trasporto passeggieri e merci sulla tramvia a trazione elettrica fra Pallanza Lago e Pallanza Fondo Toce (edizione 1911) ».

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati *A* e *B* devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie.

Nell'elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi ecc. ecc., che partecipano alle Tariffe Speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Ed. 1° ottobre 1910) a pag. 51 si dovrà aggiungere il nome della stazione di « Pallanza stazione » ed a pag 54 il nome della stazione di Suna, quali appartenenti alla Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza. Alla pag. 57, poi, devesi aggiungere Pallanza Fondo Toce, fra le stazioni di allacciamento, con la indicazione di contro: « Società Anonima Verbano », quale Amministrazione allacciata.

Nei prospetti dei Servizi cumulativi fra le Ferrovie dello Stato, le ferrovie secondarie, ecc., alle pagine 20 e 34 della Parte IV delle Tariffe e Condizioni pei trasporti (Ed. Maggio 1908), si dovrà aggiungere la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza e di fianco il richiamo (1) e la indicazione dei seguenti prezzi: fino a Kg. 10 L. 0,25, da oltre Kg. 10 fino a Kg 20 L 0,30.

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito,* si dovrà

aggiungere la « tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza » con l'indicazione del transito di Pallanza Fondo Toce.

Inoltre a pagina 67 del « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (*Edizione 1° luglio 1908*) », dovrà essere aggiunto di fianco al nome della stazione di Pallanza Fondo Toce il richiamo (******) corrispondente alla seguente nota da riportare in calce:

(******) *Stazione di transito colla tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.*

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) » si dovranno praticare le seguenti aggiunte:

a pag. 4 introdurre l'indicazione della Società Anonima Verbano e della relativa linea Pallanza Fondo Toce-Pallanza contraddistinta col numero 421 d'ordine;

a pag. 5 e seguenti inserire alle sedi opportune, il nome delle stazioni di Suna e Pallanza stazione con l'indicazione della linea 421.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 19. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 208-1910.)

Col 1° febbraio 1910 la tariffa locale N. 601 P. V. serie *A*, *B*, *C* e *D* sarà estesa ai trasporti di « vetrerie di fabbricazione nazionale », in partenza dalla stazione di Gaeta ed in destinazione di quelle di tutta la Rete dello Stato.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 20. (SERVIZIO VII).

Trasporti di carni macellate da e per lo « scalo Bestiame » di Torino ed esclusione della stazione di Torino Porta Susa dai trasporti medesimi.

In seguito ad accordi intervenuti col Municipio di Torino lo « *Scalo Bestiame* », raccordato alla stazione di Torino Porta Susa, viene ammesso ad eseguire in partenza ed a ricevere in arrivo le spedizioni a piccola velocità accelerata di *carni macellate*.

Sui documenti di trasporto le spedizioni stesse dovranno figurare in partenza o destinazione di *Torino Porta Susa « Scalo Bestiame »*.

La tassazione di tali trasporti si farà in base alle tariffe ordinarie da e per Torino Porta Susa con l'aggiunta della « *Tassa per il raccordo* » in ragione di L. 2,50 per ogni carro di qualsiasi portata.

La stazione di *Torino Porta Susa* resta, di conseguenza, esclusa dai suddetti trasporti in arrivo e partenza di carni macellate a piccola velocità accelerata.

In relazione a quanto sopra, saranno da praticarsi nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908) le seguenti aggiunte e modificazioni:

a pag. 98:

di fianco al nome della stazione di *Torino Porta Susa* nella colonna 9, aggiungere accanto alla lett. *A* il richiamo (II);

in calce modificare il 2° periodo della nota *** come appresso:

« Lo Scalo medesimo è anche ammesso ad effettuare ed a ricevere le spedizioni a piccola velocità accelerata di *carni macellate*, e così pure a ricevere i trasporti di *equini da macello* »;

aggiungere in calce la seguente nota:

(II) « esclusa dai trasporti in arrivo e partenza di *carni macellate* che possono eseguirsi da e per *Torino Porta Susa « Scalo Bestiame »*;

nella nota (5) poi all'art. 88 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato dovranno essere fatte la modificazione e l'aggiunta sotto indicate:

modificare il secondo capoverso come appresso:

« Lo scalo stesso é anche ammesso a ricevere e ad effettuare le spedizioni a piccola velocità accelerata di *carni macellate*, e così pure a ricevere i trasporti di *equini da macello* »;

aggiungere nel prospetto delle tasse per il raccordo quanto segue:

« carni macellate. Per vagone di qualsiasi portata L. 2,50 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 21. (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di S. Salvo.

Dalle ore 0 del 1° febbraio 1911, il servizio della stazione di S. Salvo della linea Ancona-Foggia, verrà eseguito nel nuovo fabbricato, impiantato a sinistra della suddetta linea, alla progressiva Km. 419 + 267,14 (da Bologna) cessando in pari tempo il servizio nell'attuale fabbricato al Km. 419 + 631,54.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » nella tabella 75, a pag. 145, le attuali distanze esposte per S. Salvo dovranno essere sostituite con quelle risultanti dal prospetto allegato.

Inoltre, nei Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, dovranno dalle sottoindicate stazioni, essere apportate le seguenti varianti:

Le stazioni situate sulla linea Ancona-Foggia, rileveranno dalla tabella come sopra modificata, la nuova distanza per quella di S. Salvo.

Le stazioni situate sulle linee Sambenedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Giulianova-Teramo, nonchè quelle verso Sulmona ed oltre, che attualmente nei Prontuari delle distanze in loro possesso hanno la distanza per S. Salvo computata in transito di Pescara, diminuiranno la detta distanza di un chilometro; quelle invece verso Campobasso ed oltre, che attualmente hanno la distanza per S. Salvo computata in transito di Termoli, l'aumenteranno di un chilometro.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Ancona.

Ordine di Servizio N. 22. (SERVIZIO VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di Servizio N. 13-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. anche alle Ditte seguenti:

Crudele Luigi	di Pontecagnano.
Garribba Michele	di Barletta.
« Import-Union » Münchener Früchte-Grosshändler	di Monaco di Baviera.
Crudele Giovanni e figli	di Pontecagnano.
Cennamo Raffaele	di Napoli.
Gioia Pasquale	di Napoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 23. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1910)

In seguito alla soppressione della tariffa eccezionale a piccola velocità pel servizio diretto fra Milano e Torino ed il Belgio e l'Olanda via Gottardo (2ª edizione del 1° aprile 1898), come risulta dagli Ordini di Servizio N. 333 e 348 del 1910, saranno attivati *colla data del 1° febbraio 1911* i seguenti prezzi speciali della tariffa diretta italo-neerlandese del 1° marzo 1897.

Tali prezzi dovranno essere introdotti nelle rispettive colonne a pag. 41 della citata tariffa, esponendoli sotto i prezzi attuali delle stazioni quì appresso indicate:

		Tariffe eccezionali N.°		
		5 *b*	21 *a*	21 *c*
Amsterdam Holl. B. e Niederl. Staatsb. . **Dordrecht** Niederl. Staatsb. e Holl. B. . **Middelburg** Niederl. Staatsb. . . . . . **Rotterdam** Niederl. Staatsb. e Holl. B. . **Vlissingen** Niederl. Staatsb.	Pino . .			22.70 (14)
	Chiasso .	41.50 (9)	35.40 (10) 48.50 (11) 45.30 (12)	29.10 (13) 33.50 (11)(12)

(9) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di pelli greggie, la cui voce n. 131-46 della nomenclatura, in partenza da Milano e da stazioni situate al di qua di Milano.

(10) Prezzo applicabile soltanto alle macchine agrarie
(11) Prezzo applicabile soltanto alle macchine non nominate, **montate e non imballate**
(12) Prezzo applicabile soltanto alle macchine non nominate, **montate ed imballate**, oppure **smontate** ed imballate o no, nonchè alle parti di macchine non nominate (con imballaggio o no)
(13) Prezzo applicabile soltanto alle macchine agrarie, smontate
} in destinazione di Milano

(14) Prezzo applicabile soltanto alle macchine e parti di macchine di ogni specie, in destinazione di Torino.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 6. (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Macerata.

A datare dal 1° febbraio 1911 gli attuali prezzi pel trasporto delle merci a domicilio tra la stazione e la città di Macerata verranno sostituiti da quelli indicati nell'unito prospetto.

Analoga correzione dovrà, quindi, esser praticata alla pagina 20 del Prontuario-Tariffe pel trasporto a domicilio edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 7. (Servizio VIII).

Apertura dell'agenzia di città di Catanzaro.

A datare dal 1° febbraio 1911 verrà aperta all'esercizio l'Agenzia di Città di Catanzaro e di conseguenza, verrà istituito il servizio dei trasporti a domicilio tra quel comune e la stazione di Catanzaro Sala, ai prezzi e alle condizioni indicati nell'unito prospetto.

Si dovranno pertanto riportare tali indicazioni a pag. 15 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio ed aggiungere alla colonna 14, della pag. 29, del Prontuario-Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, le lettere G. P. di fronte al nome della nominata stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 8. (Servizio VIII).

Tassazione dei trasporti degli aereoplani.

Affine di evitare dubbi e conseguenti errori nella tassazione degli aereoplani, trovasi opportuno di rammentare quali sono le disposizioni che occorre tener presenti.

Premesso che gli aereoplani, per ragione di dimensioni, non possono presentarsi pel trasporto che smontati nelle loro parti principali, cioè ali, timoni di elevazione e timoni di direzione, si aggiunge che essi sono da tassarsi nei modi appresso specificati:

a) *a G. V. qualunque sia lunghezza dei colli ed a P. V. in colli lunghi fino a m. 7.20.*

1. Ove nessuno dei colli sia tale per forma e dimensioni da richiedere interamente l'uso di un carro, sono dovuti i prezzi in base alla tariffa generale, o a quella speciale se richiesta, (classe 1ª per la P. V.), ed al peso reale. Se però i colli, saranno dalle stazioni riscontrati voluminosi, dovranno naturalmente essere applicate le disposizioni dell'articolo 97 delle tariffe, rammentando che in questo caso, i prezzi di trasporto non dovranno essere superiori a quelli dell'art. 56 per i trasporti a G. V. e dell'articolo 67 per quelli a P. V.

2. Se invece uno dei colli, per ragione di forma e dimensioni occupasse da sè solo interamente un carro, saranno dovuti i prezzi minimi dell'articolo 56 per i trasporti a G. V., e dell'articolo 67 per quelli a P. V., salva la tassazione sul peso reale, ove questa dia un importo maggiore.

b) *a P. V. in colli di lunghezza superiore a m. 7,20.*

3. Sono dovuti i prezzi in base alla classe 1ª della tariffa generale, o di quella speciale N. 75 se richiesta, salvo il prezzo *minimo* di L 0,721 per chilometro (per due carri congiunti o per un carro di lunghezza eccezionale) stabilito dall'articolo 67 delle tariffe.

4. In luogo dei prezzi di cui al precedente punto 3 e ove

sia stata richiesta la tariffa speciale, saranno da applicarsi quelli della classe 1ª della tariffa speciale N. 75 sul peso di 8 tonnellate, più il prezzo di L. 0,2575 per chilometro (tariffa speciale N. 124 P. V.), qualora tale modo di tassazione riesca più economico per le parti.

Si rammenta, infine, che non si devono accettare a G. V. trasporti richiedenti l'uso di carri congiunti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Contratto di trasporto — Formalità essenziale.

In base al disposto tassativo degli articoli 92, 94 *e* 129 *delle Tariffe. la scrittura costituisce una formalità essenziale del contratto di trasporto per ferrovia ; di conseguenza se manca la richiesta di spedizione viene a mancare il contratto di trasporto per ferrovia.*

CASSAZIONE DI FIRENZE – Udienza 20 giugno 1910 – Catastini, ff. di P.; Solimene, est.; Cipollone, P. M. (concl. conf.) – MINUTI contro FERROVIE DELLO STATO.

Il signor Michele Minuti, con atto del 29 gennaio 1907 istituiva giudizio innanzi la Pretura di Cecina contro Carlo Attardi, nella qualità di Capo-Stazione di Bolgheri e quindi di rappresentante le Ferrovie di Stato, deducendo che a seguito di richiesta di carri esso Minuti aveva consegnato alla stazione suddetta una quantità di fieno da spedirsi a Piombino, del quale fieno parte era rimasta deteriorata e distrutta dallo incendio sviluppatosi il 6 agosto 1906 in conseguenza di una favilla sfuggita dalla locomotiva di un treno diretto di passaggio alla stazione su nominata; chiedeva quindi che lo Attardi nella qualità sopra espressa, fosse condannato al pagamento di L. 1500, distinte L. 1000, per rimborso di 86 quintali di fieno distrutto e L. 500 per risarcimento di danni sofferti.

Contestatasi la lite, l'attore chiese che dichiaratasi la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria, fosse in coerenza di ciò ammesso a provare quale fosse la quantità del fieno, ed in ipotesi, qualora si ritenesse non esservi elementi sufficienti per dichiarare la predetta responsabilità, che fosse ammesso a provare con testimoni che gli agenti della stazione di Bolgheri coprirono con copertoni una parte del fieno medesimo, il quale insieme ad altra parte non coperta, fu distrutta dall'incendio.

Il convenuto, a sua volta, sostenne che la domanda era da

respingersi perchè nessun contratto di trasporto erasi concluso e però non poteva addebitarsi la responsabilità voluta dall'attore.

Con sentenza del 24 agosto 1907 fu ammesso l'attore a provare che trasportato il fieno alla stazione di Bolgheri, ne fu consentita dal Capo Stazione o da altro agente la introduzione nel piazzale interno e che vi fu le accettazione ed il collocamento sul piano reg latore e che conseguentemente vi fu vera e propria consegna della merce per la spedizione e che non essendosi questa potuta subito effettuare, fu la merce presa in custodia e riparata in parte con copertone.

Espletatasi così la prova diretta come la contraria, l'attore riproduceva la causa ed il Pretore, con altra sentenza pubblicata il 5 settembre 1908, statuiva che in coerenza di quanto si domandava nell'atto introduttivo del giudizio, fu, fra il Minuti ed il capo stazione Carlo Attardi, posto in essere il contratto di trasporto del fieno che poi il 6 agosto 1906 in parte rimase distrutto ed in parte deteriorato dall'incendio e conseguentemente il convenuto doveva corrispondere all' attore il valore di questo fieno, nella somma che risulterà; ed a tale scopo ordinava all'attore di far prova, con documenti e testimoni della quantità del fieno e del prezzo.

Lo Attardi — nella sua qualità di Capo Stazione — produsse appello contro tale sentenza ed il Tribunale di Volterra, con pronunziato del 18-23 marzo 1909, dichiarò che fra il Minuti e il Capo Stazione non fu posto in essere il contratto di trasporto del fieno, che poi il 6 agosto 1906 rimase in parte distrutto ed in parte deteriorato dall'incendio, e conseguentemente respingeva le istanze del Minuti, il quale ha questa sentenza denunziato alla Cassazione e ne chiede l'annullamento proponendo i seguenti tre mezzi di ricorso.

Omissis.

Che con lo avere i giudici di merito, in accoglimento della eccezione dell'appellante, riconosciuto che per aversi un valido contratto di trasporto per ferrovia sia richiesto *ad substantiam* l'atto scritto, cioè la ricevuta di spedizione, lungi dal riscontrarsi la violazione e falsa applicazione delle disposizioni di legge col mezzo indicate, si riscontra invece essersi fatta applicazione delle disposizioni relative al fatto in esame.

Di vero l'allegato *D* alla legge 27 aprile 1885, mantenuto in vigore dalla legge 22 aprile 1905 e poi da quella 7 luglio 1907, re-

golando l'intera materia del contratto di trasporto, indipendentemente da ciò che nel Codice di commercio in materia analoga si trova statuito, con l'art. 92 prescrive che per ottenere il trasporto di merci o di altra cosa è necessaria una richiesta per iscritto, ossia una nota di spedizione per la grande velocità ed una lettera di porto per la piccola velocità o piccola velocità accelerata, conforme ai modelli, e poi con l'art. 94 sanziona che il contratto di trasporto non si perfeziona che con la consegna della merce e col susseguente rilascio allo speditore della ricevuta, che si distacca dalla richiesta di spedizione, e finalmente coll'art. 129, in correlazione di quanto con detti articoli si stabilisce, dichiara che la responsabilità per la Amministrazione ferroviaria per avarie, perdite e ritardi, comincia a decorrere dal momento del rilascio della ricevuta delle cose da trasportare.

Che di fronte a tali tassative disposizioni che hanno forza di legge, la denunziata sentenza non è meritevole di censura, se, differentemente da come aveva giudicato il Pretore, ritenne che la scrittura era una formalità essenziale del contratto di trasporto per ferrovia, e che questo contratto non essendo in tale modo stato posto in essere fra il Minuti ed il Capo-stazione, ne veniva di conseguenza che le istanze del Minuti erano da respingersi.

Che poi fu solo nella parte motiva che la denunziata sentenza disse che non era il caso d'indagare se nel fatto concorressero gli estremi di una colpa extra contrattuale, mancandone gli elementi, e non si sa comprendere come anche per questa manifestazione si movano censure, perchè, la denunziata sentenza affermò solo che erroneamente si poneva a base dell'azione un contratto di trasporto che non aveva avuto luogo, e però respingeva le istanze, soggiungendo però che se l'attore credesse derivare da altri rapporti giuridici la responsabilità dell'amministrazione pel danno risentito, ne mancavano gli elementi per farne l'esame nella causa attuale. Che dalle esposte cose ne segue che non reggendo alcuno dei mezzi proposti, deve il ricorso respingersi con le conseguenze di che nello art. 541 del Cod. Proc. civile.

Per questi motivi rigetta il ricorso.

Avaria precedente al trasporto - Mancanza della dichiarazione di garanzia - Processo verbale di accertamento del danno.

« *La presunzione che la merce ricevuta dal vettore ferroviario senza dichiarazione di garanzia sia in buone e normali condizioni, è presunzione* juris tantum, *che può essere combattuta con la prova contraria* (art. 95 delle Tariffe e 1350 C. C.).

« *Le constatazioni risultanti dal processo verbale di accertamento del danno formato a norma dell'art.* 135 *delle Tariffe fanno non dubbia prova in giudizio sia delle perdite ed avarie, sia delle loro cause e del tempo in cui avvennero, e offrono al giudice di merito legale base per formare il proprio convincimento* (art, 135 Tariffe) ».

CASSAZIONE DI ROMA - Udienza 9 aprile 1910 - Pagano P. P.; De Notaristefani P. M. (Concl. Conf.) - Ditta MELONCELLI e F. - contro FERROVIE DELLO STATO.

« Ritenuto che la Ditta L. Meloncelli e Figlio di Portomaggiore nel 5 novembre 1908 citò presso il Pretore di quel Mandamento il locale Capo stazione ferroviario, cui dichiarò che nel 6 agosto detto anno era pervenuto al suo indirizzo per ferrovia un carico di farina spedito dalla Ditta Zerbetto di Rovigo, in parte avariata da acqua e che il danno era stato accertato e determinato in L. 136,65 con anologo verbale e perizia. E ciò premesso chiese la condanna dell'Amministrazione ferroviaria rappresenta dal Capo stazione al pagamento della suindicata somma. Contestata la lite, l'attrice deferì un interrogatorio al convenuto sui fatti suddetti, che furono ammessi, ma mentre il convenuto stesso eccepì che l'avaria lamentata preesisteva al carico e che quindi l'Amministrazione non dovesse risponderne, la Ditta avversaria sostenne che, comunque, l'Amministrazione non poteva declinare la responsabilità per lo avvenuto danno, per non avere avuto cura di ritirare il bollettino di garanzia dallo speditore a norma dell'art. 95 della tariffa unita alle convenzioni ferroviarie dello Aprile 1885.

Il Pretore con sentenza 28-30 marzo 1909, dopo avere osservato che il difetto di dichiarazione di garanzia da esigersi dal mittente non può produrre altro effetto se non quello di far presumere che la merce venne consegnata al vettore in buono stato, abilitò l'Amministrazione a provare che la lamentata avaria preesisteva al carico.

Dalla detta sentenza propose appello principale la Ditta pel motivo dedotto in 1° grado e non atteso dal Pretore, e per incidente la Amministrazione ferroviaria per non avere il primo giudice respinta senz'altro la domanda di essa Ditta.

Il Tribunale di Ferrara con decisione 24 luglio - 4 agosto 1909 accolse lo appello per incidente, respinse quello principale, e revocando la sentenza impugnata, rigettò la domanda della Ditta che condannò alle spese dei due gradi.

Osservò il Tribunale che secondo la disposizione del detto articolo 95 delle tariffe pei trasporti ferroviari, l'Amministrazione non ha obbligo di richiedere dallo speditore la dichiarazione di garanzia, ma sola facoltà, cosicchè in difetto le sia consentito di avvalersi di ogni mezzo di prova per declinare la responsabilità che le si volesse attribuire a causa di pretesi danni in dipendenza del trasporto di merci, facendo risultare che l'avaria della farina preesisteva al carico. Ed il Collegio aggiunse che dal verbale 12 agosto 1908 di constatazione e verifica delle condizioni della merce, formato col concorso del Meloncelli, che lo firmò pure, di perito scelto di comune accordo, e di testimoni non che dagli altri atti riusciva provato appunto la suddetta circostanza della preesistenza dell'avaria al carico.

E desunse cotesto apprezzamento da tutti i fatti accertati col suddetto verbale, principalmente dall'essere stata fatta la spedizione a carro completo, composto dallo stesso speditore, debitamente piombato, e con vagone in ottime condizioni. Nè omise di trarne ulteriori argomenti di convinzione dalle constatazioni relative alle traccie di umidità dei sacchi ed alla forma che esse presentavano.

Da questa sentenza la Ditta propose ricorso per violazione dell'art 400 del Codice di Commercio, 95 e 135 delle tariffe ferroviarie, sostenendo che l'Amministrazione avversaria è tenuta senza altro a rispondere delle avarie constatate per non aver richiesta ed ottenuta la dichiarazione di garanzia a norma dello art. 95 delle tariffe suddette.

Considerato in diritto:

Che a norma dell'art 400 del Codice di commercio, il vettore è responsabile della perdita, o dell'avaria delle cose affidategli per il trasporto dal momento in cui le riceve a quello della riconsegna ai destinatari, salvo che non provi che la perdita o l'avaria sia derivata da forza maggiore, o da vizio delle cose stesse, o dalla

loro natura o da fatto del mittente o destinatario. Il medesimo precetto è sostanzialmente ripetuto nell'art. 129 delle Tariffe e condizioni di trasporto unite alla legge 27 aprile 1885 n 3048 quanto al periodo di tempo nel quale la responsabilità della Amministrazione ferroviaria è ristretta cioè da momento in cui riceve le cose sino a quello della riconsegna.

Può però accadere che le merci a trasportare per mezzo di ferrovia presentino traccie di deterioramento od avaria, ed in questo caso, come in quello di non conveniente imballaggio, lo a:t. 95 della detta Tariffa concede all'Amministrazione ferroviaria, per discarico di responsabilità la facoltà di rifiutarle, salvo che lo speditore lo esoneri dalla responsabilità stessa, rilasciandole una dichiarazione di garenzia Ove l'Amminist azione ricevendo la merce, sia pure avariata, trascuri di richiedere cotesta dichiarazione, è a presumersi che la detta merce era in buone e normali condizioni, cosicchè non occorse che si fosse richiesta la dichiarazione medesima E razionalmente non altra conseguenza potrebbe derivare dal difetto della richiesta del documento di garanzia. Ma la cennata presunzione è di quelle che diconsi semplici, *juris tantum*, non già assoluta, *juris et de jure*; imperocchè queste ultime non possono essere stabilite che dalla legge, senza che sia dato all'interprete ammetterle per via di induzione (art. 1350 prima parte codice civile). Nella specie di presunzione assoluta non potrebbe con fondamento discutersi perchè la legge suddetta e gli alligati, non la disposero.

Trattasi invece di presunzione semplice *juris tantum*, che secondo i comuni insegnamenti può essere combattuta e resistita con prova contraria. E di cotesta prova contraria intese avvalersi l'Amministrazione per dimostrare che l'avaria della merce spedita da Rovigo preesiteva al carico, cosicchè non le si potesse affatto attribuire. Ed a questo scopo si avvalse delle constatazioni e risultanze del verbale formato nel tempo dello scarico, 12 agosto 1908, a norma dell'art. 135 delle tariffe.

Che da cotesto verbale nonchè da tutte le risultanze degli atti, il Tribunale con apprezzameti di fatto desunse argomenti pienamente favorevoli allo assunto dell'Amministrazione ferroviaria. Come si è accennato avanti nella esposizione del fatto quel Collegio rilevò che la spedizione era stata fatta a carico completo, composto dallo stesso speditore, debitamente piombato, pervenuto così bene assicurato a destinazione e con vagone in ottime condizioni. E ne

trasse la conreguenza che l'avaria dovesse preesistere al carico, il che, aggiunse il Tribunale, emergeva pure dalle constatazioni relative alle traccie di umidità, le quali *non si rinvennero su di un solo ordine di sacchi posti in una determinata parte della stiva, ma disordinatamente quà e là, su e giù,* in guisa da indurne che i *sacchi erano già umidi quando furono posti nel vagone.* E cotesto giudizio del Tribunale non può essere censurato in questa sede.

Che non vale apporre che il suddetto verbale non possa avere efficacia probante, imperocchè esso fu formato e redatto in corrispondenza dell'art. 135 delle tariffe, che, come alligato, forma parte della legge 27 aprile 1885. La quale, allorchè, in caso di avaria, o perdita della merce, ne dispose imperativamente la formazione, non potè avere altro scopo se non quello di fare gli accertamenti, che potessero costituire la prova sia delle dette perdite ed avarie, sia delle loro cause e del tempo in cui avvennero. Infatti si prescrisse con la riferita disposizione che per cura dell'Amministrazione si dovesse procedere *all'accertamento del fatto mediante verbale, dal quale risultasse, a seconda dei casi, lo stato delle cose spedite, l'ammontare dei danni e possibilmente la causa della perdita, o dell'avaria, e l'epoca presumibile cui risalgono.* E perchè le constatazioni potessero avere efficacia non dubbia di prova, fu anche stabilito che le operazioni di accertamento venissero compiute col *concorso dell'interessato, di idonei testimani e di periti.* Il che fu fatto nella specie, ed il Meloncelli firmò pure quell'atto. Ben potevano quindi i giudici di appello adagiare il loro convincimento nell'atto stesso.

Che le violazioni delle disposizioni indicate nel ricorso, quindi non esistono. E sono inopportune ed inutili divagazioni le osservazioni che il ricorr nte volle fare in ordine agli art 69 lett. *a* e *b*, e lett. *e* delle tariffe, i quali non hanno veruna influenza nella questione presente. Invero l'art. 69 riguarda la fissazione dei termini entro i quali il carico e lo scarico devono essere eseguiti, e detta le norme relative.

L'art. 130 lett. *e* stabilisce la irresponsabilità dell'Amministrazione per le avarie sopravvenute in seguito al carico, fatto a cura dello speditore, o quando la merce sia scaricata dal destinatario. E davvero non comprende come il ricorrente abbia potuto pensare di trar profitto da coteste disposizioni per la risoluzione della controversia, la quale dipende unicamente dalla interpretazione dei suddetti articoli 95 e 135 delle Tariffe.

Per questi motivi, la Corte rigetta il ricorso.

MASSIMARIO.

Personale - Ricorso contro i provvedimenti individuali di regolarizzazione - Irrecivibilità.

I provvedimenti singoli *di regolarizzazione degli agenti anziani presi in esecuzione del regolamento per la applicazione della legge 22 aprile 1905 sono irricevibili, perchè, essi non erano nè potevano essere che l'applicazione aritmetica e contabile della massima già stabilita dal suddetto regolamento, il quale solo poteva essere tempestivamente impugnato* (1).

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO - 15 Gennaio 1909 - TRENTO ed altri, BERRETTI ed altri.

---

(1) I ricorrenti sostenevano in merito che, per effetto dell'art. 20 della legge 22 Aprile 1905, dovevasi provvedere alla regolarizzazione degli agenti anziani non trascurando come si era fatto, nel raffronto della posizione effettiva di ciascuno di essi con quella ipotetica risultante dalla applicazione teorica degli organici del 1903 degli effetti degli aumenti speciali per merito da essi conseguiti durante la loro carriera.

Personale - Organici - Modificazioni - Retroattività.

L'art. 17 della legge 22 Luglio 1905 non può essere interpretato nel senso che le posizioni godute, negli organici sociali, dai funzionari delle Ferrovie passate allo Stato e la carriera che in essi era loro assicurata, dovessero rimanere immutate, perchè con ciò si sarebbe resa impossibile quella modificazione delle vecchie tabelle organiche, che era voluta dalla stessa legge per la nuova Amministrazione (1).

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO 4 Dicembre 1908 - CHIECO ed altri.

---

(1) I Capi d'arte delle Officine della ex-rete Mediterranea lamentavano l'applicazione in loro confronto del Regolamento del personale il quale aveva stabilite le nuove qualifiche di *capi tecnici* di 3°, 2° e 1° grado, conservando la qualifica di capo d'arte *ad personam*, mentre per l'art. 17, comma 3° della legge 22 Aprile 1905, n. 137, era ad essi assicurato il diritto all'avanzamento, secondo le norme della Mediterranea, in due ascensioni anzichè in tre e cioè, una a sotto-capo officina e l'altra a Capo Officina.

Errata-Corrige

Nell'Allegato A all'Ordine di Servizio N. 323-1910 (*Bollettino Ufficiale* N. 50), contenente l'elenco delle stazioni della Società Elettrica Bresciana, sostituire l'indicazione di « Stabilimento Coduri » a quella di « Filature Bourrettes ». introdotta con l'*errata-corrige* inserita nel *Bollettino Ufficiale* N. 2-1911, in luogo di quella di « Stabilimento Maria ».

R. D. N. 632 del 31 agosto 1910 (*Boll. 39-1910*), — All' art. 1° correggere la data del *19* ottobre 1910 in *1°* ottobre 1910.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . **L. 4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ **8,00**

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: Pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 5.

2 Febbraio 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali,

Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*****:**

Ordine di Servizio N. 24. — Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli e di corrispondenza pei trasporti, con la ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago . . . . Pag. 53

Ordine di Servizio N. 25. — Biglietti d'abbonamento speciali . . . » 57

Ordine di Servizio N. 26. — Servizio italo-austro-ungarico. . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 27. — Tariffa eccezionale N. 1007 P. V. . . » 58

Ordine di Servizio N. 28. — Servizio italo-germanico . . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 29. — Estensione di servizi nella stazione di Gaifana . . . . » 59

Ordine di Servizio N. 30. — Etichette, cartellini e listini per l'inoltro dei trasporti a G. V. a P. V. A. ed a P. V. . . . . » 61

Ordine di Servizio N. 31. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . » 62

Circolare N. 9. — Servizi internazionali - Dichiarazione del contenuto nelle lettere di vettura. . . . . » ivi

Circolare N. 10. — Servizio diretto ferroviario marittimo e cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna . . . . » 63

Roma, febbraio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Circolare N. 11. — Accordi pel servizio postale sulle ferrovie dello Stato . . . . Pag. 65
Circolare N. 12. — Irregolarità nei viaggi effettuati con biglietti serie *B*°. . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 33
Massimario . . . . » 39

Società Veneta

per costruzione ed esercizio di Strade Ferrate Italiane

Sede in Padova.

Direzione dell'esercizio - Padova.

Ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago.

Il servizio di corrispondenza non si effettua fra le sottoindicate stazioni e quelle delle Amministrazioni secondarie non ammesse al servizio cumulativo con la linea Thiene-Rocchette.

STAZIONI	LINE	SERVIZI CUI SONO ABILITATE					DISTANZE in chilometri dalla stazione di scambio di **Rocchette**
		Grande Velocità	Piccola Velocità Accelerata	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
Cogollo	Rocchette-Asiago	G	A	O	V.B	—	3
Treschè Conca	id.	G	A	O	V.B	—	33
Cesuna	id.	G	A	O	V.B	—	35
Canove di Roana	id.	G	A	O	V.B	—	41
Asiago	id.	G	A	O	V.B	—	45

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) il bestiame cavallino e bovino ascritto alle classi 1ª e 2ª delle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

b) le merci trasportate in vagoni speciali;

c) i colli indivisibili, di peso superiore alle 4 tonellate e le merci di lunghezza superiore a metri 7;

d) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 24-1911.*

PROSPETTO indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo con la linea Rocchette - Asiago della Società Veneta.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Biglietti di corsa semplice						BIGLIETTI di andata-ritorno		
					Treni diretti			Treni omnibus					
					1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			F. F. Stato	79	—	—	—	7.70	5.65	3.60	12.95	9.50	5.80
			Società Veneta	45	—	—	—	3.40	3.40	2.25	6.55	6.55	4.35
Padova	siago	Cittadella-Thiene	Totale	124	—	—	—	11.10	9.05	5.85	19.50	16.05	10.15
			F. F. Stato	53	6.35	4.65	3.—	5.95	4.40	2.85	8.55	6.25	4.05
			Società Veneta	45	3.40	3.40	2.25	3.40	3.40	2.25	6.55	6.55	4.35
id.	id.	Poianà-Vicenza-Thiene	Totale	98	9.75	8.05	5.25	9.35	7.80	5.10	15.10	12.80	8.40
			F. F. Stato	90	11.05	7.95	5.15	10.25	7.40	4.75	—	—	—
			Società Veneta	45	3.40	3.40	2.25	3.40	3.40	2.25	—	—	—
enezia	id.	Vicenza-Thiene	Totale	135	14.45	11.35	7.40	13.65	10.80	7.—	—	—	—
			F. F. Stato	71	8.65	6.25	4.05	8.05	5.85	3.80	—	—	—
			Società Veneta	45	3.40	3.40	2.25	3.40	3.40	2.25	—	—	—
Verona PV.	id.	id.	Totale	116	12.05	9.65	6.30	11.45	9.25	6.05	—	—	—
			F. F. Stato	22	—	—	—	2.35	1.85	1.20	2.85	2.25	1.45
			Società Veneta	45	—	—	—	3.40	3.40	2.25	6.55	6.55	4.35
Vicenza	id.	Thiene	Totale	67	—	—	—	5.75	5.25	3.45	9.40	8.80	5.80

N.B. — Ai prezzi suddetti devonsi aggiungere la tassa e sopratassa di bollo.

Ordine di Servizio N. 24. (Servizio VII).

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli e di corrispondenza pei trasporti, con la ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169 - 1907).

A datare dal 1° Febbraio 1911, viene attuato, pel transito della stazione di Rocchette, appartenente alla linea Thiene-Rocchette della Società Veneta, il servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli e di corrispondenza pei trasporti, con la ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago, pure esercitata dalla Società Veneta.

Servizio cumulativo viaggiatori e bagagli.

1. Viaggiatori. — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo viaggiatori, con biglietti a tariffa ordinaria tanto di corsa semplice che di andata e ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

La distribuzione dei biglietti viene fatta nei due sensi e cioè sia dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, nel prospetto stesso indicate, sia da quella di Asiago.

Le esazioni suppletive e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Thiene, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari debbono estendersi anche al percorso sulle linee dell' altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

2. Bagagli — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) sono le stesse abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

La registrazione dei trasporti bagagli si fa con la compilazione di un sol foglio di via che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

Le tasse per il trasporto dei bagagli sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione delle tasse minime di L. 0.70 e di L. 0.30, rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla linea Thiene-Rocchette-Asiago.

Pei trasporti dei bagagli a tariffa ordinaria, sono da applicarsi per il percorso sulla linea Thiene-Rocchette-Asiago, le quote seguenti:

Dalla stazione di **Thiene** a'	**BAGAGLI** Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 Kg. — Prezzo per tonnellata divisibile di 10 e 10 kg.
	10	**20**	**30**	**40**	**50**	**60**	**70**	**80**	**90**	**100**	
Asiago. .	0.30	0.60	0.90	1.20	1.50	1.75	2.05	2.35	2.65	2.95	29.12

Servizio di corrispondenza pei trasporti.

3. Estensione del servizio di corrispondenza. — Il servizio di corrispondenza viene ammesso per tutti i trasporti a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, compresi i feretri, i veicoli, il bestiame (salvo le esclusioni di cui al punto 4°), il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

Tale servizio di corrispondenza oltre che alle Ferrovie dello Stato, viene esteso a tutte le linee staccate della Società Veneta, nonchè alle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo colla linea Thiene-Rocchette.

4 Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza. — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) il bestiame cavallino e bovino ascritto alle classi 1ª e 2ª delle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

b) le merci trasportate in vagoni speciali;

c) i colli indivisibili pesanti più di quattro tonnellate e le merci di lunghezza superiore a m. 7;

d) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

5. Stazioni della ferrovia Rocchette-Asiago ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze. — Le stazioni della ferrovia Rocchette-Asiago ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Rocchette e dei servizi cui sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato *A* ».

6. Esecuzione dei trasporti. — I trasporti destinati a stazioni della ferrovia Rocchette-Asiago saranno eseguiti in servizio cumulativo colla linea Thiene-Rocchette della Società Veneta e carteggiati per Rocchette come se diretti a quella stazione.

I relativi documenti, da presentarsi nel quantitativo di esemplari richiesto per il servizio cumulativo colla Thiene-Rocchette, dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva con la formula « *Rocchette per* . . . . ».

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla ferrovia Rocchette-Asiago, sarà indicata quale stazione di partenza quella di Rocchette e come mittente la Ferrovia stessa. Inoltre, nello spazio destinato alla descrizione della merce e subito dopo l'indicazione di questa dovranno risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi della originaria provenienza colla formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N. . . proveniente da . . . . mittente* . . . . » e nello spazio destinato alla firma del mittente sarà apposto il bollo ad umido della ferrovia Rocchette-Asiago colla firma del Capostazione di Rocchette.

7. Tariffe e tassazione dei trasporti. — La tassazione delle spedizioni siano in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Rocchette, osservando per il percorso della linea Thiene-Rocchette, le norme del servizio cumulativo risultanti dall'Ordine di Servizio N. 109-1907 e dovrà essere fatta in base alle tariffe generali e condizioni speciali in vigore su le linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali in quanto sia ammessa la loro applicazione.

Per quanto riguarda il percorso della Ferrovia Rocchette-Asiago la tassazione sarà sempre fatta a cura della ferrovia stessa.

Per le spedizioni destinate alla ferrovia Rocchette-Asiago e delle quali venisse richiesta l'affrancazione anche dal punto

di scambio fino alla stazione definitiva, si dovrà esigere il relativo deposito giusta le disposizioni di cui all'art. 30, punto 1° del fascicolo « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* », diramato con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, tenendo presente a tale effetto, che le tariffe applicabili sulla ferrovia Rocchette-Asiago sono quelle stesse in vigore sulle Ferrovie dello Stato, diminuite però delle sopratasse del 3 e dell'1 per cento.

8. Diritto fisso. — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Rocchette deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. A. devono sempre essere gravati rispetto alla medesima stazione di scambio di Rocchette della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P.V.O., nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendono le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

9. Tassa di bollo. — La tassa e sopratassa di bollo dovranno essere esatte soltanto pei trasporti in destinazione della ferrovia Rocchette-Asiago.

Nei rapporti colla Società Veneta valgono pei trasporti sulla Ferrovia Rocchette-Asiago, le stesse norme che regolano il servizio cumulativo colla linea Thiene-Rocchette.

In relazione a quanto sopra dovranno essere introdotte opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza colle Amministrazioni secondarie.

Inoltre, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » a piè della pagina 97, alla nota *** riferentesi alla stazione di Thiene, si dovrà aggiungere: « . . . . *ed il servizio di corrispondenza colla ferrovia a scartamento ridotto Rocchette-Asiago pure esercitata dalla Società Veneta* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 25. (SERVIZI VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910, devesi aggiungere il nome della stazione di Lugo, la quale è stata fornita, a partire dal 1° febbraio 1911, degli abbonamenti speciali delle serie II, II*bis*, III, III*bis*, IV, IV*bis*, V. VI, VII, VII*bis* ed VIII, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con validità di un mese.

Nello stesso allegato B all'Ordine di Servizio n. 106-1910 devesi aggiungere il nome della stazione di Avezzano, la quale è stata fornita, a partire dal 21 gennaio 1911, delle serie VIII e IX, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete della validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 26. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di servizio N. 12-1911).

Si porta a conoscenza che le concessioni, accordate sulle loro percorrenze dalle Ferrovie Austriache — *in via soltanto di rimborso* — sui prezzi delle corna e delle unghie, e le quali, a norma dell'Ordine di Servizio N. 3-1910, dovevano scadere col 31 gennaio 1911, sono state prorogate fino a nuovo avviso, non oltre però la data della ristampa della tariffa diretta italo-austro-ungarica od al più tardi fino al 1° febbraio 1912.

Le relative domande di rimborso dovranno essere presentate dalle Ditte mittenti alle Ferrovie Austriache, col corredo dei prescritti documenti, non più tardi di due mesi dalla scadenza della concessione.

Nulla resta innovato per quanto concerne la tassazione sulle percorrenze italiane, fermi sempre, ben inteso, i criteri

espressi nel citato Ordine di Servizio N. 3-1910 per l'applicazione dei prezzi della classe 22 all'atto del carteggio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 27. (Servizio VIII).

Tariffa eccezionale N. 1007 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 57-1910).

Col 15 febbraio 1911 la tariffa eccezionale N. 1007 P. V. sarà estesa ai trasporti di *piriti* in partenza dalla stazione di Scarlino.

In conseguenza di ciò, nella intestazione della detta tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 28. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 16-1911).

Col 1° febbraio 1911 la stazione di *Roma-Trastevere* verrà ammessa alla tariffa eccezionale N. 30 P. V. del servizio diretto italo-germanico, per trasporti di pesci salati, affumicati e secchi in partite di almeno 10 tonnellate per vagone, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale n. 30.
Roma Trastevere . . .	Pino . . .	2.69
	Peri . . .	2.40

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi sarà pertanto da introdursi a pag. 281*aa*, pubblicatasi col 18° Supplemento ed inserta nel fascicolo del 5° Supplemento.

Colla stessa data del 1° febbraio 1911 nella tariffa diretta italo-germanica (Parte II-*B*), saranno da introdursi le seguenti aggiunte:

a pag 429 del 16° Supplemento. — Sotto l'attuale prezzo di frs. 19.46, per la stazione di Plauen i V. ob. Bhf.-Peri transito (classe *a* della Grande Velocità), esporre il seguente prezzo speciale di frs. « 34.24 (6) » riportando appiedi della pagina la relativa nota:

« (6) Prezzo applicabile soltanto alle merci da trasportarsi con treni diretti ».

Nella tariffa eccezionale N. 1 (Metalli), ristampatasi col 23° Supplemento, introdurre a pag. 465 le sottoindicate stazioni coi relativi prezzi:

		Tariffa eccezionale n. 1, *Serie* p
Baden-Baden	Pino	1,46
	Chiasso	1,59
	Peri	2,15
Baden-Oos.	Pino	1,45
	Chiasso	1,58
	Peri	2,14

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 29. (Servizi VII e IX).

Estensione di servizi nella stazione di Gaifana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 165-1910)

La stazione di Gaifana della linea Roma-Ancona, attualmente ammessa al servizio viaggiatori bagagli e cani, dal giorno 6 febbraio 1911 verrà abilitata anche ai trasporti di

merci a Grande Velocità, Piccola Velocità accelerata e Piccola Velocità ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

La stazione suddetta è munita dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori al Km. 194+796 a destra nel senso da Roma ad Ancona:

Binari di corsa: due, compresi fra la progressiva Km. 194+500,23 e Km. 195+013,80 corrispondenti alle punte dei due deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 809;

Binario tronco allacciato alla prima linea;

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e magazzino merci;

Bilancia a ponte della portata di tonn. 30;

Segnali di protezione: due semafori di seconda categoria, situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 841 quello verso Nocera Umbra e di m. 1087 quello verso Gualdo Tadino;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 1164 con la chiamata G. F.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° Ottobre 1910 (Parte Seconda) » a pag. 8 di fronte al nome della stazione di Gaifana cancellare la lettera B:

Nel volume: « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 42 di fronte al nome della stazione di Gaifana, nelle colonne da 8 a 21 esporre le seguenti indicazioni:

G	A	O	V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	—

Inoltre, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci devesi aggiungere il nome della stazione di Gaifana e le indicazioni relative all'istradamento ed alla distanza, procedendo analogamente a quanto venne disposto coll'Ordine di Servizio N. 165-1910 per le aggiunte di dette indicazioni nei prontuari manoscritti da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli.

Opportune aggiunte dovranno pure essere fatte nei fasci-

coli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. ecc. in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) » e nell'« *Elenco* delle stazioni ecc. ecc che partecipano alle Tariffe Speciali N. 1 e 11 G V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1° Ottobre 1910) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 30. (SERVIZIO VII).

Etichette, cartellini e listini per l'inoltro dei trasporti a G. V. a P. V. A. ed a P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 317-1910)

È in corso di stampa la nuova etichetta mod G-315, colla dicitura « da trattenersi a . . . . pel completamento del carico » da applicarsi ai carri completi di derrate alimentari, fiori freschi, piante vive e foglie ornamentali, nei casi in cui debbano essere trattenuti nelle stazioni intermedie del percorso italiano pel completamento del carico

Alle pagine 12 e 13 del prospetto allegato all'Ordine di Servizio N 317-1910, di fronte al mod. G-315 dovranno farsi le seguenti aggiunte: nella 2ª finca « per carri da trattenersi in stazioni intermedie pel completamento del carico », nelle cinque finche successive, rispettivamente «etichetta», « verde », « nero ». « da trattenersi a . . . . pel completamento del carico ». « Nome della stazione (o delle stazioni) in cui il carro deve essere trattenuto pel completamento del carico » e nell'ultima finca « idem ».

Le stazioni dovranno tosto compilare il fabbisogno annuo di questa etichetta e trasmetterlo alle Divisioni dalle quali dipendono, perchè queste a loro volta possano provvedere alla regolarizzazione dei fabbisogni, dandone avviso ai Magazzini-Stampe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 17 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 31. (SERVIZIO VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 22-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che è stata concessa la facoltà di completare, in stazioni intermedie il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A., anche alle Ditte seguenti:

Avella Gennaro di Napoli,
Giordano Antonio di Pagani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 9. (SERVIZIO VIII).

Servizi internazionali – Dichiarazione del contenuto nelle lettere di vettura.

Si verifica talvolta che, per errata interpretazione della Disposizione complementare 6, lettera *b*, all'articolo 6 delle Disposizioni regolamantari (Parte I-A delle Tariffe dirette internazionali) figurano, sulle lettere di vettura, dichiarazioni di merci con denominazioni generiche come le seguenti; *Mobili non nominati, lavori in ferro non nominati e simili,* e ciò perchè nella nomenclatura delle tariffe dirette internazionali esistono voci analoghe.

Tali dichiarazioni non sono ammesse per indicare il contenuto delle spedizioni.

Se gli oggetti che si spediscono non sono espressamente nominati nella nomenclatura, si devono dichiarare conformemente alla lettera *c* della suddetta Disposizione complementare 6, specificandoli colla denominazione usata in commercio, come p. e. Armadi, Attaccapanni (e non Mobili non nominati), oppure Ferri da arricciare, Forbici, ecc. (e non Lavori in ferro non nominati).

Le denominazioni « Mobili non nominati » e simili, hanno unicamente lo scopo di dare una indicazione, agli effetti della tassazione, per quegli articoli di una determinata specie, che non sono tassativamente nominati nella nomenclatura, ma tali denominazioni non possono venire impiegate come dichiarazione di contenuto.

Le lettere di vettura non regolarmente compilate, conforme a quanto sopra, dovranno essere restituite ai mittenti per essere modificate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 10. (Servizio VIII).

Servizio diretto ferroviario-marittimo e cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

(Vedi Ordini di Servizio No. 148, 271, 186, 278, 300 e 305-1910).

Stante le molte anormalità rilevate nella scritturazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo e cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, nonchè nella compilazione dei relativi riassunti e riepiloghi ed elaborati contabili che vengono trasmessi, in pacco a parte, al Controllo comune di Firenze, si richiamano le stazioni alla rigorosa osservanza di quanto venne disposto con gli Ordini di Servizio numeri 148, 271 e 300-1910 (Servizio diretto Navigazione dello Stato) e numeri 186, 278 e 305-1910 (Servizio cumulativo con la Sardegna).

Con l'occasione si fa presente che tutte le stazioni abilitate alla Grande Velocità, anche se non ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo per i trasporti ordinari, possono effettuare spedizioni per la Sardegna in base alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. e 10 interna della ex Rete Sicula. Per tali trasporti, seguendo le modalita contenute nel citato Ordine di Servizio n. 186-1910, le stazioni stesse debbono compilare

separati riassunti e riepiloghi e relativi elaborati contabili per il Controllo Comune di Firenze, e debbono scritturarli promiscuamente ai trasporti del servizio diretto ferroviario-marittimo al quale partecipano tutte le stazioni della Rete.

E, siccome i trasporti di pacchi ferroviali in base ai due predetti servizi marittimi possono essere effettuati, come rilevasi dagli Ordini di Servizio n. 186 e 271-1910, anche colle Amministrazioni secondarie italiane che partecipano alle tariffe n. 1 e 11 G.V., si rammenta ai transiti a contatto con tali Amministrazioni, l'obbligo di compilare la contabilità separata di transito per detti trasporti, rimettendola, in pacco separato, al mentovato Controllo Comune di Firenze.

Si invitano, infine, le stazioni non ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna per i trasporti ordinari, ad attenersi strettamente all'articolo 14 del ripetuto Ordine di Servizio n. 186-1910, rammentando loro che l'appoggio delle spedizioni ai transiti di mare per la rispedizione non è consentito.

Nell'occasione si richiamano le disposizioni di cui l'Ordine di Servizio n. 167-1910, riguardante la soppressione del transito di Civitavecchia pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo fra il continente e le isole d'Elba, Capraia e Pianosa (arcipelago toscano), avvertendo che all'infuori della soppressione del transito citato e dell'istituzione dei nuovi transiti normali e di quello facoltativo, nulla è innovato per quanto riguarda le altre disposizioni già in vigore; e quindi la scritturazione di tali trasporti deve essere eseguita nei riassunti dei Controlli Prodotti di Firenze e Torino, a seconda che i trasporti stessi vengono effettuati a grande od a piccola velocità.

Detti trasporti non sono quindi di competenza del Controllo Comune di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 11. (Servizio VII).

Accordi pel servizio postale sulle Ferrovie dello Stato.

Prossimamente saranno distribuiti a cura dei Servizi centrali competenti i nuovi « accordi intervenuti fra il Ministero delle Poste e Telegrafi e la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato per il servizio postale sulle Ferrovie dello Stato ».

Si raccomanda a tutti gli interessati la stretta osservanza ed applicazione delle disposizioni in detti « Accordi » contenute.

Circolare N. 12. (Servizio I, VII e VIII).

Irregolarità nei viaggi effettuati con biglietti serie B°.

In base alle disposizioni vigenti, i biglietti serie *B°*, rilasciati dagli on. Senatori e Deputati, e valevoli esclusivamente per viaggi *da o per Roma*, danno diritto di seguire *la via più breve, od una delle vie facoltative ammesse pei viaggiatori ordinari.* E pertanto essi non devono contenere alcuna indicazione sulla via da seguire fra la località di partenza e quella di arrivo.

Ora si verifica di frequente che viaggiatori, provvisti di detti biglietti, si presentano per la vidimazione di essi, o avendovi già iscritto, o chiedendo verbalmente un percorso non ammesso; e che tali vidimazioni sono dai bigliettari concesse, contrariamente alle istruzioni impartite da questa Direzione Generale.

In conseguenza di ciò, quando il personale di controlleria contesta loro le dette irregolarità i viaggiatori rifiutano non solo di sottostare alla regolarizzazione del viaggio, ma insistono nel ritenersi in diritto di seguire l'itinerario chiesto, perchè già convalidato dalle biglietterie.

Mentre pertanto si richiama sulla cosa l'attenzione del personale di queste ultime affinchè non abbia a ricadere nelle irregolarità suaccennate, si avverte che d'ora innanzi, indipendentemente dai provvedimenti disciplinari, sarà il personale stesso tenuto amministrativamente responsabile delle erronee vidimazioni, e potrà quindi essergli addebitato l'importo dei biglietti a tariffa ordinaria per il percorso indebitamente effettuato, allorchè non sia stato possibile ripeterlo dal viaggiatore.

A sua volta il personale di controlleria, nei casi di viaggiatori muniti di biglietto serie *B°*, e trovati in disguido per effetto di erronea vidimazione da parte della biglietteria, ritirerà il biglietto e richiederà il pagamento del percorso effettuato in deviazione dall'itinerario normale. Ed ove i viaggiatori medesimi rifiutassero di eseguire tale pagamento, li munirà di mod. I-204 senza prezzo, per l'ulteriore percorso che devono compiere per raggiungere l'itinerario normale e proseguire fino a destino.

Analogamente dovrà praticarsi pei portatori di biglietti serie B°, che siano trovati in disguido in dipendenza di erronee indicazioni o per difetto di sorveglianza da parte del personale, o quando consti altrimenti la loro buona fede.

Nei casi invece di irregolarità addebitabili esclusivamente alle persone a cui favore furono rilasciati i biglietti serie *B°*, come per esempio, nel caso di viaggiatori che li utilizzino per una via diversa da quella normale allo scopo di effettuare fermate in stazioni non comprese nel percorso diretto, o di viaggiatori che si valgano di biglietti serie *B°* intestati ad altra persona, o di biglietti alterati con raschiatura o cancellatura del percorso e dei timbri delle stazioni, oltre a ritirare il biglietto sarà da provvedersi in confronto dei detti viaggiatori, per il percorso abusivamente seguito, come per i viaggiatori a tariffa ordinaria, applicando, a seconda dei casi, gli art. 10, 33 o 34 delle tariffe e rilasciando, dopo avvenuto il pagamento, un mod. I-204 senza prezzo per il percorso ancora non effettuato ed al quale hanno diritto in base al biglietto serie *B°* di cui sono in possesso. Ciò a parziale deroga delle norme impartite coll'ordine di servizio n. 3-1909, e colla Circolare n. 29-1909.

In caso di rifiuto ad effettuare il pagamento delle dovute tasse e sopratasse, non verrà rilasciato ai detti viaggiatori il

mod. I-204, senza prezzo in sostituzione del biglietto serie *B°*, da ritirarsi, e saranno da adottare verso di essi i medesimi provvedimenti stabiliti pei viaggiatori ordinari.

In tutti indistintamente i casi di disguido o d'irregolarità dovrà farsi rapporto all'ufficio superiore, allegando il biglietto serie *B°* ritirato, i cui estremi devono essere riportati, come di regola, sul mod. I-204, quando quest' ultimo sia rilasciato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Polizia delle strade ferrate — Uso del segnale di allarme — Quando sia consentito — Fattispecie (R. D. 22 maggio 1892, n. 354, art. 1, 2).

A) *L'uso del segnale di allarme è lecito solo nel caso di pericolo per la vita ed incolumità dei viaggiatori, non in relazione con interessi particolari e privati.*

B) *Deve quindi ritenersi responsabile della contravvenzione di cui all'art. 2 del R. D. 22 maggio 1892 l'avvocato che, mediante il segnale di allarme, fa fermare il treno, al fine di farsi consegnare delle carte occorrenti per la discussione di una causa*

CASSAZIONE DI ROMA - Sez. I[a] - 9 giugno 1910 - pres. GUI; rel. PORCHIO; P. M. DENOTARISTEFANI (concl. conf.). — Ric. UNGARO.

La Corte. — Ritenuto che contro l'Avv. Armando UNGARO veniva elevato verbale di contravvenzione per aver fatto uso del segnale d'allarme, facendo fermare il treno proveniente da Napoli, che aveva ripreso la corsa alla stazione di Telese, per farvi salire un individuo, che portava dei documenti importanti, necessari per la discussione di una causa presso il Tribunale di Benevento. Trattata la causa dal Pretore di Solopaca, questi con sentenza del 25 febbraio 1910, dichiarava inesistente la contravvenzione, ritenendo che l'urgente bisogno per il segnale di allarme non si deve considerare soltanto da un punto di vista obbiettivo, ma anche sopratutto dai motivi personali del viaggiatore, ed il prevenuto aveva urgente bisogno di avere i documenti necessari per la discussione di una sua causa al Tribunale di Benevento.

(*Omissis*).

A) Attesochè meriti accoglimento il ricorso prodotto dal Procuratore Generale avendo effettivamente il Pretore di Solopaca di-

sconosciuto lo spirito informatore degli articoli 1, 2 aggiunti al regolamento 31 ottobre 1873. Detto regolamento disciplina le disposizioni relative alla polizia, sicurezza e regolarità del servizio delle strade ferrate, ed il segnale d'allarme si riferisce al concetto generale di pericolo, di sicurezza per la vita ed incolumità dei viaggiatori, come nei casi di aggressione, di asfissia, di malore, ecc. Coerentemente, con l'art. 1 si spiegò che del segnale di allarme si deve far uso nei casi di *assoluto* ed *urgente bisogno*, parole che assurgono ad un concetto obbiettivo, di carattere generale, in relazione con l'incolumità e sicurezza dei viaggiatori, non mai in relazione con interessi particolari e privati, come erroneamente ritenne il Pretore. La fermata di un treno è giustificata da un pericolo imminente, non mai da un interesse privato, potendosi andare incontro a più gravi e maggiori pericoli per possibili incontri di treni, a causa d'inosservanza degli orari, prescindendo da qualunque altro pregiudizio, derivante dal ritardo dei treni. E pertanto l'uso del segnale d'allarme, da parte dell'Avv. UNGARO, costituisce la contravvenzione prevista dall'art. 42 del citato regolamento.

Per questi motivi, la C. S. annulla.

Polizia ferroviaria — Biglietti — Esibizione al controllore.

Bene è ritenuto contravventore all'art. 51 *del regolamento sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate chi si rifiuti di consegnare al controllore per le opportune verifiche il biglietto, o il libretto di abbonamento limitandosi a mostrarglielo.*

CASSAZIONE DI ROMA – Sezione pen. – Udienza dell' 11 febbraio 1910 – LEVI, ric.; FERROVIE DELLO STATO, parte civile.

Ritenuto che Levi Achille viaggiando in Ferrovia fu invitato dal controllore Zannini Antonio ad esibire il biglietto ferroviario, il Levi mostrò la tessera di abbonamento, rifiutandosi però di consegnarla alle ripetute richieste dell'agente ferroviario, sostenendo di non essere a tanto obbligato. L'agente elevò analogo verbale di contravvenzione agli articoli 48 e 51 del regolamento sulla polizia delle strade ferrate e 309 della legge sui lavori pubblici; e tradotto

il Levi al giudizio del Pretore di Busto Arsizio, a seguito del dibattimento, con sentenza del 27 novembre 1909 veniva condannato a lire 20 di ammenda. In termine il Levi ha prodotto ricorso, per violazione dell'art. 343 del codice di procedura penale, perchè imputato del rifiuto di esibire il titolo ed escluso dal dibattimento tale fatto, non doveva il pretore emettere condanna per un titolo diverso, cioè per non aver consegnato il libretto; per violazione dell'art. 434 del codice penale e 51 del regolamento 31 ottobre 1873 non essendo il caso della disubbidienza perchè l'agente ferroviario quale ufficiale incaricato di un pubblico servizio non aveva operato legittimamente una volta accertatosi della regolarità del libretto di abbonamento; per violazione degli art. 434 del Codice penale, 317 legge sulle opere pubbliche e 51 del regolamento ferroviario, perchè la disputa sul punto se basti che l'abbonato esibisca il libretto pel controllo o debba consegnarlo nelle mani del controllore, è disputa fra le parti, intorno alle modalità di esecuzione del contratto e quindi manca il materiale della contravvenzione.

Attesochè, il Levi per contestare le dedotte violazioni di legge, ricorra all'interpretazione filologica, sostenendo: che la parola esibire, significa presentare, e non è sinonimo di consegnare, e che perciò una volta mostrata la tessera di abbonamento all'agente ferroviario e dallo stesso riconosciuta come regolare, non si poteva pretendere la consegna.

Tale distinzione che ha un valore linguistico, perde ogni sua efficacia, in ordine alla contravvenzione ascritta al ricorrente. A chi è preposto al controllo dei biglietti di viaggio in ferrovia, non si può limitare il modo di accertamento, e nella specie, come bene osservò il Pretore, trattandosi di una tessera di abbonamento, non bastava l'apparente regolarità, massime dopo la circolare circa le avvenute falsificazioni, ma faceva mestieri riconoscerne l'autenticità, mercè accurata verifica ed ispezione della tessera, da parte dell'agente ferroviario, ciò che non era possibile praticare con la semplice prosentazione.

Che però, indipendentemente dalla ritenuta necessità, il ricorrente non poteva in nessun modo rifiutarsi a consegnare la tessera richiesta dal controllore. Chi si serve delle ferrovie per viaggiare, così dispone l'Art. 309 della legge sulle opere pubbliche, deve osservare tutte le disposizioni relative, ed uniformarsi alle avvertenze che a tale riguardo saranno date dal personale applicato all'eser-

cizio, stabilendosi le sanzioni con regolamento approvato con Reale decreto, a norma dell'Art. 317 della citata legge sulle opere pubbliche. Richiesto perciò il Levi, dall'agente ferroviario, a consegnare la tessera per l'opportuna verifica sulla regolarità ed autenticità della stessa tessera di abbonamento, ed essendosi il Levi rifiutato alle ripetute insistenze, incorse nella contravvenzione prevista dall'Art. 51 del regolamento sulla polizia delle strade ferrate, per il solo fatto di non avere ottemperato all'invito. I viaggiatori possono reclamare alle autorità superiori contro il personale del treno ferroviario, ma intanto devono uniformarsi agli ordini ed avvertimenti dati, senza che loro sia lecito ribellarsi a tali ordini per pretesa irragionevolezza. Gli ordini dell'agente ferroviario si presumono diretti alle osservanze delle norme, concernenti la sicurezza, la regolarità del servizio e la misura d'ordine per i viaggiatori e come tali devono essere eseguiti, prescindendo dalla legalità o meno, salvo la responsabilità personale degli agenti.

Da ciò la differenza tra la contravvenzione prevista dall'Art. 51 del regolamento, in relazione all'Art. 309 della legge, per la quale basta il rifiuto di ottemperare agli ordini dell'agente, dalla contravvenzione prevista dall' Art. 434 del Codice penale, per la quale perchè si verifichi la disubbidienza si richiede la legittimità dell'ordine impartito per ragione di giustizia o di pubblica sicurezza.

Che, pertanto il Pretore giudicò rettamente, affermando, in base al fatto contestato in giudizio, l'ascritta contravvenzione agli Art. 51 del regolamento ferroviario e 309 legge sui lavori pubblici, non riferendosi la disputa alle modalità circa l'esecuzione del contratto di trasporto. Il ricorso quindi come infondato merita di essere respinto.

Infortunio sul lavoro — Responsabilità dell'agente ferroviario — Irresponsabilità delle Ferrovie.

« L'Amministrazione delle Ferrovie che ha dato in appalto il servizio di porto bagagli ad una Cooperativa, è esonerata dalla responsabilità civile per l'infortunio subito da un facchino della Cooperativa per fatto e colpa di un agente ferroviario, che non

sia preposto alla direzione o sorveglianza del lavoro ». — (art. 7, 32 e 34 del T. U. 31 gennaio 1904).

TRIBUNALE PENALE DI NAPOLI. — Udienza del 26 novembre 1910.

E' risultato dal processo scritto e dal pubblico dibattimento, che nel mattino del 9 febbraio 1909 il porta-bagagli Enrico Fortunato, dopo di avere consegnato ad un viaggiatore di 2ª classe del treno Napoli-Roma una valigia, si accingeva a discendere dalla vettura, allorchè lo sportello venne rinchiuso da un frenatore, a nome Andrea Tambrini, il quale, malaccorto non aveva dato l'avviso, sicchè una mano del Fortunato venne rinchiusa nell'interstizio dello sportello medesimo. Naturalmente pel fortissimo dolore provato il Fortunato gridò, ed il Tambrini riaprendo lo sportello, liberò la mano, che aveva riportato lesioni delle quali la guarigione si ebbe in giorni trenta residuandone il debilitamento permanente.

Per rispondere di codesto fatto colposo il Tambrini fu rinviato innanzi al Collegio e con lui fu rinviato il comm. Bianchi, nella sua qualità di Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, per rispondere dei danni.

Nel suo interrogatorio l'imputato Tambrini ha dichiarato che egli non era in colpa, per avere gridato, prima di chiudere lo sportello « è permesso ? » Codesto non è però rispondente al vero, poichè a prescindere che se l'avvertimento di regola fosse stato fatto, è più che certo che il facchino avrebbe scostata immantinenti la mano dal punto pericoloso, la parte lesa ed il teste escusso nel dibattimento hanno recisamente esclusa tale circostanza. Il vero è che lo sportello fu rinchiuso con precipitazione e sventatezza, come non di rado suol deplorarsi, specialmente da parte di qualche impiegato poco esperto, poco accorto come il Tambrini il quale era un ferroviere militare.

Chiunque altro infatti non avrebbe dato luogo al fatto deplorato, se avesse dato la voce, e guardato nell'interno prima di chiudere quello sportello.

La sua reità va dunque senz'altro affermata, ed il Collegio stima giusto condannarlo a mesi tre di detenzione, ai danni ed alle conseguenti spese processuali, pena che sospende per i buoni precedenti.

Osserva relativamente al responsabile civile, che trattandosi di

un'Amministrazione di Stato, che aveva dato in concessione il servizio dei porta-bagagli alla Società cooperativa, l'obbligo dell'assicurazione rimaneva a carico della Società negli articoli 7 della legge 17 marzo 1898 e 4 legge 29 giugno 1903 e nel Capitolato di concessione all'art. 7; ed in conseguenza, avendo l'Amministrazione ferroviaria dato in appalto il relativo servizio era ed è esonerata dalla responsabilità civile per gli infortuni sul lavoro (art. 34 T.U. 31 gennaio 1904); nè torna applicabile alcuna delle eccezioni previste nell'art 32 citata legge, perchè l'infortunio non avvenne per fatto imputabile ad un preposto alla direzione e sorveglianza del lavoro, tale non potendo in alcuna guisa essere ritenuto un frenatore, il quale è sotto la dipendenza immediata del capo treno, che ha la direzione del servizio viaggiatori.

Cosicchè della responsabilità civile del comm. Bianchi non è a parlare nella causa in esame.

Si obbietterà che la Società concessionaria non curò di assicurare gli associati, e che l'Amministrazione ferroviaria non ebbe cura di obbligarla ad eseguire l'assicurazione, per cui l'infortunato non ha avuto neppure le indennità spettantegli per l'infortunio di cui subì le conseguenze. Ma se per codesto motivo una certa responsabilità permane nella Cooperativa o nell'Amministrazione ferroviaria medesima, che potrebbero essere obbligate a pagare esse le indennità di che trattasi, codesta questione sfugge alla competenza di questo Collegio, e potrà essere proposta in linea civile innanzi al magistrato competente.

Per tali motivi

Dichiara Tambrini Andrea colpevole del reato ascrittogli in rubrica, lo condanna a mesi tre di detenzione, ai danni verso la parte lesa da liquidarsi in separata sede ed al pagamento delle spese processuali, oltre la tassa di sentenza ed ordina sospendersi per anni cinque l'esecuzione della condanna alla detta pena ai termini ed alle condizioni della citata legge.

Proscioglie l'Amministrazione ferroviaria dello Stato dalla civile responsabilità pel fatto colposo ascritto al Tambrini e fa salvo al Fortunato il diritto di sperimentare ogni azione per la mancata assicurazione contro chi e come per legge.

MASSIMARIO.

Personale - Sotto ispettori appartenenti al ruolo transitorio del personale aggiunto nel soppresso R. Ispettorato delle S. F. - Organici.

La posizione dei sotto ispettori appartenenti al ruolo transitorio del personale aggiunto *nel soppresso R. Ispettorato delle S. F. è dissimile da quella dei sotto ispettori del* ruolo organico *vero e proprio dell'Ispettorato stesso, onde deve ritenersi legittimo il provvedimento col quale l'Amministrazione mantenne quel distacco tra le due categorie, che del resto esisteva anche prima del loro passaggio alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO - 25 Marzo 1907 - CALABRIA ed altri.

Personale - Leggi che modificano le condizioni di carriera - Retroattività.

Le leggi amministrative che modificano le condizioni di carriera nei pubblici Uffici (nella specie, su obbligo di concorso *per assunzione di personale che non sia di fatica od avventizio), hanno effetto dal giorno della loro attuazione, senza che a ciò possano opporsi le aspettative in via di maturazione (1).*

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO, 18 febbraio 1910. LOGANA.

(1) Il ricorrente era stato assunto in servizio in qualità di aiutante applicato avventizio, a sensi dell'art. 2 del regolamento del personale, il quale, gli dava diritto, qualora avesse corrisposto alle condizioni di prova (art. 12 reg. p.), dopo due anni di ininterrotto servizio. Sopraggiunta la legge innovatrice del 1907 (art. 55) prima che avesse compiuto il biennio di servizio, l'interessato venne licenziato, in omaggio al principio della retroattività delle leggi amministrative, per il quale non si ammettono diritti *quesiti* se non quando si siano verificate le condizioni per l'acquisto vigente le cessate norme.

Personale - Collocamento in quiescenza - Limiti individui di età e di compartecipazione all'Istituto di Previdenza.

E' costituzionale l'art. 12 dello Statuto della Cassa Pensioni approvato con R. D. 23 maggio 1907, n. 290 (riproducente l'art. 12 del R. D. 2 agosto 1902, n. 204), il quale stabiliva che nel computo degli anni di compartecipazione alla detta Cassa, necessari perchè un agente potesse essere collocato a riposo, si dovesse tener conto anche degli anni di compartecipazione che un agente, in forza, di apposita disposizione di favore, avesse riscattati (1).

SEZIONE IV CONSIGLIO DI STATO, 28 maggio 1909. PIERALLINI.

---

(1) Il ricorrente sosteneva che, secondo la legge del 29 marzo 1900, n. 101, gli anni di compartecipazione riscattati dovessero giovare per la misura della pensione, ma non alterare il decorrimento della data di *effettiva* iscrizione alla Cassa.

Anno IV - N. 6. **9 Febbraio 1911**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Legge *n. 32 del 29 gennaio 1911 che apporta un' aggiunta alla legge 9 luglio 1908; n. 406 relativa alla concessione delle carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato* . . . . Pag. 29

D. M. *in data 26 gennaio 1911 relativo a nomina del Consiglio generale del traffico* . . . . » 30

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 32. — Concessione speciale IX . . . . . . Pag. 69

Ordine di Servizio N. 33. — Servizio italo-austro-ungarico. . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 34. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . » 70

Circolare N. 13. — Modificazioni dei prezzi pei trasporti a domicilio a Napoli . . . . » ivi

Circolare N. 14 — Tassazione dei mattoni forati . . . . » 71

Circolare N. 15. — Denuncia dei colli eccedenti . . . . » ivi

Circolare N. 16. — Costruzioni e deposito di merci a distanza illegale dalla ferrovia . . . . » 72

Parte terza — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 41

Massimario . . . . » 43

Roma, febbraio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pagina 22 aggiungere le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) — Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Napoli	—	0.25	0.25	0.15	1.30	1.50	0.55	0.50	1.20	0.20	0.40	

LEGGE *N. 32 del 29 gennaio 1911 che apporta un' aggiunta alla legge 9 luglio 1908, N. 406 relativa alla concessione delle carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Al N. 7 della tabella *A*, annessa alla legge 9 luglio 1908, N. 406, aggiungere: « o abbiano avuto quattordici anni di esercizio ».

Ordiniamo, ecc.

Data a Roma, addì 29 gennaio 1911.

VITTORIO EMANUELE

SACCHI.

Visto, *il Guardasigilli*: FANI.

D. M. *in data 26 gennaio 1911 relativo a nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli N. 63, lett. *d*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Vista la designazione fatta dal Comitato dell' Unione Italiana delle Ferrovie d' interesse locale e di Tramvie, sedente in Milano, nella sua seduta dell' 11 gennaio 1911.

DECRETA:

In sostituzione del Sig. Ing. Giulio Nob. RUSCONI CLERICI, scaduto d'ufficio per compiuto quadrennio, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante della predetta Unione Italiana delle Ferrovie d' interesse locale e di Tramvie, il Sig. Cav. Rag. Antonio SOMMARUGA, V. Direttore delle Ferrovie Nord-Milano.

Roma, addì 26 gennaio 1911.

Il Ministro
SACCHI.

Ordine di Servizio N. 32. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale IX.

Con riferimento al comma C) dell'articolo 2 della Concessione speciale IX, si avverte, per norma delle stazioni e del personale interessato, che sotto la voce « Areonauti » sono da comprendersi anche gli « Aviatori » e che quindi viene ai medesimi esteso il beneficio della predetta concessione sotto l' osservanza delle relative norme e condizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 33. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 26-1911).

Le ferrovie austriache informano che a datare dal giorno *3 febbraio 1911* la stazione di *Friedburg-Lengau* è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 13 (ristampata col 3° Supplemento) della tariffa diretta italo-austro-ungarica, edizione 1° agosto 1904.

In conseguenza a pagina 283 dell'anzidetta tariffa, ed alla sede opportuna, sarà da introdursi la suindicata stazione coi seguenti prezzi per quintale, e pei transiti di Peri e di Pontebba:

	Peri transito						Pontebba transito					
	a¹	a²	b¹	b²	c	d	a¹	a²	b¹	b²	c	d
Friedburg-Lengau	1,77	1,77	—	—	—	—	1,15	1,15	—	—	—	—

Nello elenco delle stazioni austro-ungariche, pagina 145, sostituire le indicazioni ivi esistenti per la stazione di *Friedburg-Lengau* con quelle sotto notate:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	"
Friedburg-Lengau	K.k. St. B	Halleim(")	Vöcklabruck (")	—	522	299	—	5-7	1-4	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 34. (Servizio VIII).

Completamento di carico in stazioni intermedie dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 31-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che, la facoltà di completare in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. è stata concessa anche alle Ditte seguenti:

Cotronei A. e F.lli Montefusco di Napoli
Lacchin Giuseppe di Sacile
Giuliano Antonio di Napoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 13. (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Napoli.

A datare dal 15 febbraio 1911, gli attuali prezzi pel trasporto a domicilio a Napoli, vengono sostituiti da quelli indicati nell' unito foglio.

Analoghe modificazioni dovranno essere quindi praticate a pag. 22 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 14. (SERVIZIO VIII).

Tassazione dei mattoni forati.

Ad ovviare erronee applicazioni di tariffa, si fa presente che i mattoni forati di qualsiasi foggia e dimensione compresi quelli detti tavelle e tavelloni, sono da considerarsi e tassarsi come mattoni comuni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 15. (SERVIZIO VIII).

Denuncia dei colli eccedenti.

(Vedi ordine di Servizio N. 3-1907).

Circa i colli riscontrati eccedenti, l'art. 4 (comma 2) dell'Ordine di Servizio N. 3-1907 prescrive che quelli che presentano indicazioni sufficienti per stabilirne la destinazione, non devono essere notificati eccedenti, in conformità dei successivi art. 6 e 7, ma debbono essere inviati subito a destino, scortati da lettera di porto in servizio (Mod. I-126).

Talora però i colli presentano delle indicazioni errate, sovente perchè esse si riferiscono a trasporti stati precedentemente effettuati cogli stessi imballaggi, ed in tali casi i detti colli rimangono eccedenti presso le stazioni a cui furono diretti, le quali non hanno modo di stabilire dove ed a chi siano realmente destinati, dopo che hanno inutilmente tentato di eseguirne la riconsegna.

Ferma restando la disposizione del comma 2 citato, si dispone pertanto che, nei predetti casi, le stazioni alle quali i colli furono inviati li denunzino come eccedenti secondo le prescrizioni dei succitati articoli 6 e 7, per gli ulteriori provvedimenti che i competenti Uffici ravviseranno opportuni, esponendo con tutta esattezza sui rapporti Mod. H-154 quali furono le indagini praticate e quali le risposte ottenute dalle stazioni state interessate per il pareggio.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 16. (Servizio VII).

Costruzioni e deposito di merci a distanza illegale dalla ferrovia.

L'art. 237 della Legge 20 Marzo 1865 sui Lavori Pubblici vieta di costruire case o capanne in legno o paglia o con coperture di legno o paglia e di effettuare depositi di materie combustibili ad una distanza minore di 20 metri dalla più vicina rotaia di una strada ferrata esercita con macchine a fuoco.

La distanza minima di 20 metri deve essere rtspettata anche se la più vicina rotaia è di un binario morto, sul quale per quanto normalmente non corrano locomotive, vi sia la possibilità di accedere con le medesime.

Tali disposizioni non riguardano le costruzioni e i depositi per conto dell' esercizio ferroviario o comunque attinenti all'esercizio stesso.

In relazione a quanto sopra, ove nelle aree attualmente affittate, i concessionari tengano depositi di materia combustibile od abbiano eseguito costruzioni del genere previsto dal citato articolo 237, a distanza minore di quella consentita, occorrerà revocare le concessioni di affitto, a meno che, ricorrendo le circostanze previste dall'art. 239 della citata legge, i concessionari provocassero ed ottenessero il Decreto ministeriale autorizzante la riduzione alla distanza prescritta.

Le nuove concessioni per costruzioni o depositi a distanza minore della legale, dovranno in ogni caso essere subordinate al Decreto Ministeriale di autorizzazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Danno — Colpa grave.

L'articolo 5 all. E alla legge 27 aprile 1885 esclude ogni risarcimento di maggior danno anche nel caso di colpa grave.

CASSAZIONE DI TORINO - udienza 30 giugno 1910 - GIORCELLI ff. di P., est.; COLLI, P. M. (concl. conf.). — FERROVIE DELLO STATO c. NOBERASCO.

Ritenuto *in fatto* che Noberasco Luigi con citazione 18 febbraio 1908 chiamò le Ferrovie dello Stato davanti il Tribunale di Finalborgo esponendo come egli avesse spedito dalla Stazione ferroviaria di Acqui a quella di Albenga al proprio indirizzo un carro d'uva del peso complessivo di quintali 77 70, di cui uvaggio miriagrammi 706 a lire 1,438; moscato finissimo miriagrammi 45 a lire 2.40, e dolcetto finissimo miriagrammi 26.5 a lire 1.80 il tutto contenute in n. 319 ceste grandi Aggiungeva che la merce era arrivata in Albenga guasta, marcia non mercantile per cui dovette rifiutarla; che inoltre aveva ricorso all'Amministrazione delle Ferrovie per un indennizzo che fissava in lire 1669.50 senza ricevere risposta. Chiese la condanna della convenuta al pagamento della somma accennata. Dalla lettera di porto, dalle Ferrovie prodotta, avente la data del 12 ottobre 1907 e riflettente la stazione di Acqui, risulta che la mentovata spedizione era fatta a tariffa speciale, che il carico era eseguito dal mittente, e che il destinatario doveva compiere lo scarico, però quanto al carico col cenno: « incominciato il carico il giorno otto ore dieci, ultimato il giorno undici ore nove » Dal processo verbale per avarie cui procedette il Capo della Stazione di Albenga, pure dalle Ferrovie prodotto, ricavasi che quel carico era giunto col convoglio 8306 del 13 otto-

bre 1909 con vagone scoperto, munito però di copertone che per l'analoga descrizione si produceva il 14 successivo; che alle ore 8 circa di detto ultimo giorno il destinatario aveva riferito che da una testata del carro forse l'uva era bagnata, perchè il copertone non arrivava alla parte del carro; che il procedente, dopo lo svincolo, si recava col destinatario, al carro, ed alzato il copertone, dalla testata, dove il destinatario asseriva che l'incerato non faceva il suo ufficio, si riscontrava qualche cesta coll'uva muffita e qualche altra con l'uva bagnata, ed alzato il copertone della testata opposta, dove il copertone era in discesa verso il centro del carro, e quindi l'acqua scorreva, si riscontrava qualche cesta d'uva pure ammuffita, e nel centro del carro vi erano parecchie ceste coll'uva bagnata, che il verificatore, tal Bodo Giuseppe, dichiarava che il copertone era difettoso nelle cuciture, avendo lasciato penetrare l'acqua piovana in diversi punti e più specialmente nel centro, e che contrariamente alla asserzione del destinatario il copertone arrivava benissimo alla testata; che infine molte ceste erano colle stecche muffite esternamente.

Ricavasi pure da un atto, stato aggiunto a quel verbale, che nel giorno ulteriore del 15 alle ore 11 tal Gioseppe Altrobella, perito iscritto alla Camera di Commercio di Savona per richiesta dello Ispettorato di Genova, erasi recato in stazione ed aveva verificato il vagone in parola riferendo poi che l'uva era stata in parte bagnata (e cioè 15 ceste) dal copertone, che lasciava penetrare l'acqua, che le rimanenti erano tutte in buonissimo stato, e che siccome il destinatario accampava dei diritti e rifiutava la merce, perchè era ammuffita, desso gli aveva fatto osservare che l'ammuffimento era avvenuto perchè era più di otto giorni che l'uva era ince stata ed in questo caso non era di certo l'Amministrazione che ne dovesse subire le conseguenze, che però, e sempre in via di accomodamento e per eliminare ogni questione gli avesse offerto in complessivo L. 150 somma molto superiore ai danni subiti.

Il verbale pure constata che il Noberasco rifiutò quell'offerta, pretendendo l'indennizzo di L. 8 per ogni quintale, L. 0.70 per il deperimento di ogni cesta vuota ed il rimborso delle tasse di porto.

Operata la mentovata citazione, l' attore alla data del 24 aprile 1908 pur fece notificare alle ferrovie una comparsa in cui deduceva cinque capitoli di prova per testi, la cui ammessione in comparsa conclusionale poi chiedeva, cioè essere:

1° Vero che l'uva venne consegnata alla stazione di Acqui in buonissime condizioni, così da potere arrivare, senza alcun danno per cause intrinseche alla stazione di Albenga;

2° Vero che l'uva venne caricata su di un vagone scoperto perchè non ostante il mittente abbia fatto a tempo opportuna richiesta di un carro coperto, quello soltanto venne messo a disposizione di lui;

3° Vero che l'uva arrivò in Albenga guasta, marcia ed in pessima condizione a causa dell'acqua piovutavi sopra durante il viaggio, per evidente insufficienza della copertura messavi dalle Ferrovie;

4° Vero che le varie qualità di uva, di cui in citazione, avevano a quel tempo il prezzo segnato per ognuna nella citazione stessa;

5° Vero che il deducente ebbe un danno di oltre lire duecento per non avere potuto fare di tale merce l'uso stabilito.

Le Ferrovie avevano proceduto alla vendita di quell'uva rifiutata, e poi in causa sostenevano che colla rimessione del ricavo di quella vendita e coll'offerta delle lire centocinquanta per avaria, stabilita dal perito, dovessero essere assolte da ogni maggiore domanda, ed in correlazione pure sostenevano non potersi ammettere le dedotte prove testimoniali.

Il Noberasco persistette nel suo assunto e, quanto al prezzo dell'uva, produsse le mercuriali del mercato di Acqui.

Il Tribunale, con sentenza 18 dicembre 1908, reietta ogni altra istanza, eccezione e deduzione, sospeso il giudizio in merito e sulle spese, ammise i capitoli di prova per testi dedotti dall'attore, escluso il IV perchè inutile dopo la produzione delle mercuriali. Le Ferrovie appellarono alla Corte di Genova ed intervenne la sentenza 26 agosto 1909 che quella del Tribunale ha confermata. Però in detta sede d'appello il Noberasco, dopo richiamate le sue difese, aveva conchiuso perchè piacesse alla Corte di Appello, ogni eccezione ed istanza avversaria respinta, in via principale confermare la sentenza del Tribunale in via subordinata ammettesse i capitoli di prova testimoniale di cui ai n. 1, 2 e 3 della comparsa 24 aprile 1908 nanti il Tribunale. Le Ferrovie denunciarono a questo supremo collegio la sentenza d'appello e ne chiesero l'annullamento per tre mezzi, avversariamente combattuti con contro ricorso.

Omissis...

Sul mezzo secondo. — Attesochè le stesse Ferrovie pure sostengono essere ad ogni modo da cassare la sentenza denunciata per violazione dell'articolo 5 dell'allegato *E* alla legge 27 aprile 1885, in quanto avrebbe ritenuto che, sebbene si tratti di trasporti a tariffa speciale, siccome nella specie sarebbe questione di negligenza manifesta nel trasporto dell'uva, la quale per gli articoli 405 del Codice di Commercio e 110 delle tariffe e condizioni di trasporto è paragonabile al dolo, le Ferrovie devono corrispondere al Noberasco una somma non solo per il valore dell'uva e dei cesti relativi, ma eziandio per una partita di danni conseguente dal lucro cessante, che il Noberasco propose in lire duecento e per cui un capitolo di prova testimoniale è stato ammesso, e dicono costituire il detto maggiore risarcimento precisamente l'invocata violazione di legge.

In proposito il reclamo è fondato, avvegnachè per il caso, in cui sia stata applicata la tariffa speciale avvi l'accennato articolo 5 dell'allegato *E* che dispone: « Per le perdite e per le avarie delle cose trasportate senza assicurazione di valore la responsabilità dell'Amministrazione è limitata in ogni caso al solo valore delle medesime, calcolato sulla base del prezzo corrente della merce della stessa natura e qualità al luogo e nel tempo dell'accettazione del trasporto, oltre al rimborso del prezzo eventualmente già pagato pel trasporto stesso, dedotte però sempre le spese, che l'Amministrazione avesse anticipate » dal che segue che il danno da risarcire non possa essere che quello emergente, e sia escluso il lucro cessante, non altrimenti potendosi comprendere il concetto dell' « *in ogni caso* ». Ed appunto così è da dire anche per virtù dell'articolo 144 delle tariffe e condizioni generali per le strade ferrate, secondo cui le basi d'indennità pei trasporti effettuati a tariffa speciale, sono quelle risultanti come condizione esplicita dell'applicazione delle tariffe stesse, e così è da ritenere in relazione al disposto dell'articolo 416 del Codice di commercio, che permette le stipulazioni, che limitano la responsabilità nei trasporti per strada ferrata, quando vi sia corrispondente una diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie, offerta con tariffe speciali, detto articolo non facendo distinzione in ordine a colpa, come del resto sarebbe conforme allo scopo della disposizione, trattandosi di azienda gerita da tanti, verso i quali non è sempre facile la sorveglianza, e come questo Supremo Collegio ha ripetutamente già giudicato. Vero è che nel concetto dell' « *in ogni caso* » parrebbe comprendersi

anche quello del dolo, causa di danno, e tuttavia suolsi ritenere che ne sia escluso, e quindi che in caso di dolo, il risarcimento debba compiersi anche per il lucro cessante, ma ciò avviene perchè la responsabilità nel caso in parola, è sempre imposta da motivi di ordine pubblico, essendo immorale e quindi cosa illecita ai sensi dell'articolo 1122 del Codice Civile, la pattuizione che dispensi dal rispondere delle conseguenze del proprio dolo, come appunto è dichiarata inefficace dalla 7 f. f. de Pactis § 3 secondo cui: *si ab male oficium, ne fiat, promissumsit, nulla est obbligatio ex hoc conventium, ne fiat, promissumsit, nulla est obbligatio ex hoc conventione.* Nè giova l'opporre la massima che ad ogni modo la colpa lata al dolo si equipara e quindi in egual modo deve essere esclusa da quell' «*in ogni caso*» ed in proposito soccorrono gli articoli dallo stesso ricorrente menzionati, cioè 405 del Codice di Commercio e 150 delle tariffe, imperocchè nei detti articoli solo si parla della misura del risarcimento e quindi il punto dell'esservi o meno la risarcibilità non è pregiudicato e nulla impedisce il riconoscere che abbia valore la pattuizione per escludere l'obbligo del risarcimento per qualsiasi colpa e fare accettare in luogo di esso la riduzione del prezzo di trasporto, certo essendo che l'immoralità del patto non si verifica, in egual modo trattandosi, come già si è detto, di necessità speciali per le ferrovie e così per delle aziende di tanta portata, quanto a personale ed a luoghi di esercizio ed a tante vicende esposte nel loro funzionamento.

Per questi motivi: cassa, rinvia ecc.

MASSIMARIO.

Personale — Corte dei conti — Iscrizione all'Istituto di previdenza — Incompetenza.

Le Sezioni Unite della Corte dei Conti sono incompetenti a decidere sul ricorso presentato contro una deliberazione del Consiglio di Amministrazione che non riconobbe il diritto d'iscrizione all'Istituto di Previdenza, previsto dall'Art. 15 della legge 9 Luglio 1908, n. 418, perchè anteriormente a quest'ultima era stato applicato l'Art. 59 della legge medesima (1).

SEZIONI UN. CORTE DEI CONTI – 28 Gennaio 1910 – Ricorso PRATESI.

---

(1) Importante era il merito del ricorso, in quanto dovevasi esaminare per la prima volta se il provvedimento di cui all'Art. 59 della Legge 7 Luglio 1907, n. 429, dovevasi considerare come un vero e proprio *esonero* dal servizio o non piuttosto come una posizione analoga a quella della disponibilità. Il Procuratore Generale, pur accennando al dubbio della incompetenza della Corte dei Conti, accluse per l'accoglimento del ricorso sul riflesso che il PRATESI, trovandosi, per effetto dell'applicazione del suindicato Art. 59, in una posizione analoga a quella di servizio effettivo, nella quale doveva rimanere fino al 65° anno di età, non si poteva ad esso negare, il trattamento di pensione previsto dall'Art. 1° della legge 1908, N. 418, e cioè lo Statuto dell'ex Cassa Pensioni approvato con R. D. 23 Maggio 1907, N. 290, con tutte le conseguenze di legge comprese quelle del 4° e 5° alinea dell'Art. 15 della citata legge.

Le sezioni unite però, rilevando che lo stato conseguente all'esonero dal Servizio degli impiegati ferroviari, regolato dalla legge del 1907 non dà luogo ad un primo stadio per il trattamento di riposo che le autorizzasse ad intervenire e a giudicare a' sensi dell'Art. 7 della legge del 1908, si dichiararono incompetenti.

Personale — Destituzione — Perdita della pensione.

La destituzione porta con sè la perdita della pensione anche se lo Agente al momento della deliberazione abbia raggiunto i limiti minimi di età e di compartecipazione per conseguirla.

CASSAZIONE ROMA – 7 Maggio 1910 – RANDO.

Personale — Statuto definitivo Cassa pensione — Applicabilità.

Lo statuto definitivo della Cassa Pensioni approvato con R. Decreto 2 Agosto 1902, in forza della legge 29 Marzo 1900, è applicabile solo a coloro che a termini dell'Art. 12 di detta legge si trovassero iscritti alla Cassa pensioni alla data dell'approvazione della legge, ma non a coloro cui la pensione a quell'epoca fosse già stata liquidata.

CASSAZIONE TORINO, 19 Marzo-5 Aprile 1907. – LARDONE.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4,00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ **8,00**

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: Pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 7.

16 Febbraio 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 2. — Istituzione di una commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari e i turni di servizio del personale contemplato dal Regio Decreto del 7 novembre 1902, n. 477. . Pag. 73

Ordine di Servizio N. 35. — Apertura all'esercizio di un nuovo fascio merci in stazione di Bologna e conseguente attivazione del nuovo bivio Bertalia. Sistemazione dei segnali. . . . . » 74

Ordine di Servizio N. 36. — Servizio cumulativo colla Società nazionale di ferrovie e tramvie. Estensione di servizio nella fermata di Gratacasolo Pian Camuno . . . . » 77

Ordine di Servizio N. 37. — Abilitazione della stazione di Vaioni al servizio merci a grande velocità . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 38. — Servizio italo-germanico . . . . . . » 78

Ordine di Servizio N. 39. — Servizio italo-svizzero . . . . . . » 80

Ordine di Servizio N. 40. — Servizio cumulativo con la Sardegna . » 81

Ordine di Servizio N. 41. — Trasformazione in stazione della fermata di Candiolo . . . . » 82

Roma, febbraio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 12. — Trasformazione in case cantoniere delle fermate di Segesta, Sferracavallo, Terrenove e Trappeto . . . . Pag. 83
Circolare N. 17. — Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio ad Iseo . . . . » ivi
Circolare N. 18 — Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari e i turni di servizio del personale contemplato dal R. D. n. 477 del 7 novembre 1902 . . . . » 84

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Circolare N. 1.v — Inventario generale dei carri al giorno 23 Febbraio 1911 . . . . » 1

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 49
Massimario . . . . » 56

Prezzo dei biglietti in distribuzione nelle Case Cantoniere di SEGESTA, SFERRACAVALLO, TERRENOVE e TRAPPETO.

CASE CANTONIERE	LINEA cui appartengono	STAZIONI per le quali distribuiscono biglietti	Prezzo dei biglietti. (1) Corsa semplice — Treni diretti I	II	III	Treni omnibu I	II	III	STAZIONE incaricata delle registrazioni
Segesta	Palermo-Marsala-Trapani	Trapani	14.75	10.35	6.75	13.40	9.40	6.10	Trapani
		Palermo Lolli . .	9.65	6.75	4.40	8.75	6.15	4.00	
		Castelvetrano . .	5.30	3.75	2.45	4.85	3.40	2.20	
		Alcamo Calatafimi	0.65	0.45	0.30	0.55	0.40	0.30	
Sferracavallo		Partinico. . . .	—	—	—	4 25	3.00	1.95	Palermo C.
		Palermo Lolli . .	—	—	—	1.45	1.05	0.70	
		Carini	—	—	—	1.25	0.90	0.60	
		S. Lorenzo Colli .	—	—	—	0.75	0.55	0.40	
		Tommaso Natale.	—	—	—	0.30	0.25	0.20	
Terrenove		Palermo Lolli. .	—	—	—	17.80	12.50	8.05	Trapani
		Castelvetrano . .	—	—	—	4.50	3.15	2.05	
		Trapani	—	—	—	4.35	3.10	2.00	
		Mazzara del Vallo	—	—	—	1.95	1.35	0.90	
		Marsala	—	—	—	0.75	0.55	0.40	
Trappeto		Palermo Lolli. .	—	—	—	6.45	4.55	2.95	Palermo C.
		Castellammare del Golfo	—	—	—	1.60	1.15	0.75	
		Partinico . . .	—	—	—	1.00	0.70	0.50	
		Balestrate . . .	—	—	—	0.55	0.40	0.30	

(1) Compresa la tassa di bollo di cent. 5.

re 1910
vallo e
e sosti-
le sta-
stica di
cancel-
B (6) ».
eristica
on (6),
cazione
enove »
ostituire
la nota
cavallo,
rattere,
0 dopo
a can-

Rimanenza in sta[11.]														
buoni	carichi in partenza													
	carichi in transito.													
guasti														
	dei quali in temporanea consegna ai Servizi Mantenimento e Costruzioni.													
Quantità per serie														

ANNOTAZIONI

(1) Finca da riempirsi esclusivamente dal Capo treno.

Il sottoscritto scortava il treno ....

che alle ore 17 si trovava { fermo nelle stazioni di .... / in viaggio fra le stazioni di .... / .... e ....

Il Capo treno

(firma) ....

NB. — Prospetto da allegarsi, a cura del Capo treno, al foglio veicoli.
La stazione terminale del treno lo rimetterà col foglio veicoli alla propria delegazione.

Treni che secondo l'orario dovevan[o]
giunsero invece dopo le 17:

NB. — Il presente prospetto - anche s[...]
Ripartizione la sera del 24 febbr[...]

FERROVIE DELLO STATO

Allegato alla Circolare N. 1ˣ -1911.

Stazione o treno ....

SERVIZIO VII

Inventario - per serie e quantità - dei carri dello Stato (compresi i noleggiati) e di altre Amministrazioni, alle ore 17 del giorno 23 febbraio 1911.

(*Esclusi tutti i carri di proprietà privata*)

	CARRI DI PROPRIETA' DELLE F. S.															Carri di altre Amministrazioni			
	Carri chiusi			Carri aperti					TOTALE		Carri chiusi scuderia	Carri a gabbia	Serbatoi	Gru	TOTALE generale	Esteri		Nazionali	
	per derrate	per bestiame	per merci	con sponde alte		con o senza sponde		con bilico	Chiusi	Aperti						chiusi	aperti	chiusi	aperti
	F	*G*	*H*	*L Lt*	*Lm Ltm*	*P*	*Poz*	*Q*			*G e*	*G o*							
In viaggio alle ore 17. (1) — buoni — vuoti																			
In viaggio alle ore 17. (1) — buoni — carichi																			
In viaggio alle ore 17. (1) — guasti																			
Rimanenza in stazione — buoni — vuoti della stazione e transito																			
Rimanenza in stazione — buoni — carichi in arrivo																			
Rimanenza in stazione — buoni — carichi in partenza																			
Rimanenza in stazione — buoni — carichi in transito																			
Rimanenza in stazione — guasti																			
dei quali in temporanea consegna ai Servizi Mantenimento e Costruzioni.																			
Quantità per serie																			

ANNOTAZIONI

(1) Finca da riempirsi esclusivamente dal Capo treno.

Il sottoscritto scortava il treno ....

che alle ore 17 si trovava
- fermo nelle stazioni di ....
- in viaggio fra le stazioni di ....
- .... e ....

Il Capo treno

(firma) ....

NB. — Prospetto da allegarsi, a cura del Capo treno, al foglio veicoli.
La stazione terminale del treno lo rimetterà col foglio veicoli alla propria delegazione.

Treni che secondo l'orario dovevano giungere nella stazione terminale prima delle 17 e che giunsero invece dopo le 17:

treno .... giunto ore ....

treno .... giunto ore ....

Il Capo stazione

(firma) ....

NB. — Il presente prospetto - anche se negativo - dovrà inviarsi al Circolo o Sotto-Circolo di Ripartizione la sera del 24 febbraio 1911 allegato al modulo 302/701.

FERROVIE DELLO STATO

SERVIZIO VII

Allegato alla Circolare N. 1v -1911.

Stazione o treno ....

Inventario - per serie e quantità - dei carri dello Stato (compresi i noleggiati) e di altre Amministrazioni, alle ore 17 del giorno 23 febbraio 1911.

(*Esclusi tutti i carri di proprietà privata*)

	CARRI DI PROPRIETA' DELLE F. S.															Carri di altre Amministrazioni			
	Carri chiusi			Carri aperti					TOTALE		Carri chiusi scuderia	Carri a gabbia	Serbatoi	Gru	TOTALE generale	Esteri		Nazionali	
	per derrate	per bestiame	per merci	con sponde alte		con o senza sponde		con bilico	Chiusi	Aperti						chiusi	aperti	chiusi	aperti
	F	*G*	*H*	*L Lt*	*Lm Ltm*	*P*	*Poz*	*Q*			*Ge*	*Go*							
In viaggio alle ore 17. (1) — buoni — vuoti																			
In viaggio alle ore 17. (1) — buoni — carichi																			
In viaggio alle ore 17. (1) — guasti																			
Rimanenza in stazione — buoni — vuoti della stazione e transito																			
Rimanenza in stazione — buoni — carichi in arrivo																			
Rimanenza in stazione — buoni — carichi in partenza																			
Rimanenza in stazione — buoni — carichi in transito																			
Rimanenza in stazione — guasti																			
	dei quali in temporanea consegna ai Servizi Mantenimento e Costruzioni.																		
Quantità per specie																			

A N N O T A Z I O N I

(1) Finca da riempirsi esclusivamente dal Capo treno.

Il sottoscritto scortava il treno ....

che alle ore 17 si trovava { fermo nelle stazioni di .... / in viaggio fra le stazioni di .... e ....

Il Capo treno

(firma) ....

NB. — Prospetto da allegarsi, a cura del Capo treno, al foglio veicoli. La stazione terminale del treno lo rimetterà col foglio veicoli alla propria delegazione.

Treni che secondo l'orario dovevano giungere nella stazione terminale prima delle 17 e che giunsero invece dopo le 17:

treno .... giunto ore ....

treno .... giunto ore ....

Il Capo stazione

(firma) ....

NB. — Il presente prospetto - anche se negativo - dovrà inviarsi al Circolo o Sotto-Circolo di Ripartizione la sera del 24 febbraio 1911 allegato al modulo 302/701.

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 42-1911.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) » si dovrà a pag. 12 dopo i nomi di Segesta, Sferracavallo e Terrenove, ed a pag. 13 dopo quello di Trappeto, esporre il segno + e sostituire l'indicazione LV con « LB ».

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 91 - dopo il nome di « Segesta » aggiungere la caratteristica di (Casa cantoniera); sostituire nella colonna 6 il richiamo (7) con (6) cancellando a piè di pagina la nota (7) e nella colonna 7 esporre l'indicazione « B (6) ».

a pag. 92 - dopo il nome di « Sferracavallo » aggiungere la caratteristica di (Casa cantoniera); e sostituire nella colonna 6 il richiamo (10) con (6), cancellando a piè di pagina la nota (10) e nella colonna 7 esporre l'indicazione « B (6) ».

a pag. 97 ed a pag. 100 - rispettivamente, dopo i nomi di « Terrenove » e di « Trappeto » aggiungere la caratteristica di (Casa cantoniera); sostituire nella colonna 6 il richiamo (7) con « (6) », cancellando a piè di pagina la nota (7) e nella colonna 7 esporre l'indicazione « B (6) ».

a pag. 171, nella tabella polimetrica 121 i nomi di Segesta, Sferracavallo, Terrenove e Trappetto, debbono considerarsi come stampati in carattere, corsivo.

a pag. 239, dopo i nomi di Segesta e Sferracavallo ed a pag. 240 dopo quelli di Terrenove e Trappeto, aggiungere la caratteristica di (Casa cantoniera).

Ordine Generale N. 2. (SERVIZIO I).

Istituzione di una commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari e i turni di servizio del personale contemplato dal Regio Decreto del 7 novembre 1902 n. 477.

Art. 1.

E' istituita presso la Direzione Generale una Commissione coll'incarico di esaminare i reclami relativi agli orari ed ai turni di servizio del personale di macchina, dei treni, delle stazioni e della linea, interessato nella sicurezza dell'esercizio, e di cui al R. Decreto N. 477 del 7 novembre 1902.

Art. 2.

La Commissione si compone di un funzionario superiore, Presidente, di due funzionari per ciascuno dei Servizi del personale, della Trazione e Materiale, e del Movimento e Traffico e di un funzionario del Servizio Mantenimento e Lavori, nominati dal Direttore Generale.

Art. 3.

Le adunanze della Commissione sono plenarie o parziali a seconda che trattasi di questioni d'indole generale o particolari a determinate categorie di agenti.

Art. 4.

I reclami relativi agli orari ed ai turni di servizio che gli agenti, seguendo la procedura dell'art. 10 del Regolamento del personale, possono rivolgere al Direttore Generale, saranno da questi rimessi al Presidente della Commissione.

Art. 5.

L'esame e le proposte di risoluzione dei reclami sono fatte dalla Commissione sulla base delle disposizioni vigenti in materia.

Le proposte per la risoluzione dei reclami sono sottoposte dal Presidente della Commissione alla decisione del Direttore Generale.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 12 Gennaio 1911.

Ordine di Servizio N. 35. (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio di un nuovo fascio merci in stazione di Bologna e conseguente attivazione del nuovo bivio Bertalia. Sistemazione dei segnali.

Come da circolare N. 19-1910 del Compartimento di Firenze, il 1° settembre 1910 venne aperto all'esercizio, in stazione di Bologna, un nuovo fascio merci, detto del Ravone, di 12 binari della lunghezza utile media di m. 636, il quale si allaccia ai binari di corsa delle linee per Revere e per il Bivio Reno, rispettivamente al km. 2 + 341 ed al km. 2 + 311, formando il nuovo binario Bertalia.

In dipendenza di tale attivazione venne provveduto alla sistemazione del segnalamento dei bivi Ferrara e Reno verso il Bivio Bertalia, e di quest'ultimo nel modo risultante dallo schizzo allegato al presente Ordine di Servizio; onde dalle ore 15 del giorno 27 febbraio 1910 i bivi stessi saranno protetti nel modo per ciascuno appresso indicato:

Bivio Reno.

Verso Bivio Borgo Panigale, dall'attuale ala semaforica di 1ª categoria 8^{BR} 10^{BP} (km. 4 + 863) che comanda anche alle partenze da Borgo Panigale per Bologna;

Verso Bivio Lavino, dall'attuale disco di 2ª categoria 9^{BR} (km. 4 + 575);

Verso Bivio Bertalia, dalle ali semaforiche di 1ª categoria 2^{BR} e 4^{BR} (poste sul ponte a segnali al km. 3 + 657) precedute dall'ala di 3ª categoria 1^{BR} (posta sul ponte a segnali al km. 2 + 649).

L'ala 2^{BR} comanderà ai treni per Borgo Panigale, quella 4^{BR} ai treni pel Bivio Lavino.

Tutti i segnali anzidetti e i deviatoi del Bivio Reno saranno manovrati mediante apparato centrale situato in una cabina posta al km. 3 + 986, presso i deviatoi del Bivio stesso.

Verrà perciò soppressa l'attuale cabina al km. 3 + 981.

Bivio Bertalia.

Verso Revere ed il Bivio Reno, rispettivamente dalle ali semaforiche di 1ª categoria 2^{B} e 4^{B}, 6^{B} e 8^{B} (poste sul ponte a segnali al km. 2 + 649), precedute dalle ali di 3ª categoria 1^{B} e 5^{B} (poste sul ponte a segnali al km 3 + 657).

Le ali 2^{B} e 6^{B} comanderanno ai treni pel Bivio Ferrara, quelle 4^{B} e 8^{B} ai treni pel parco Ravone;

Verso il Bivio Ferrara, dalle ali semaforiche di 1ª categoria 23^{B} e 25^{B} (km. 2 + 127), precedute rispettivamente da quelle di 3ª categoria 24^{B} e 26^{B} (poste sul ponte a segnali al km. 1 + 530);

Verso il parco Ravone, dalle ali semaforiche 27^{B} e 28^{B} (km. 2 + 145) che comandano ai treni in partenza dal medesimo rispettivamente verso il Bivio Reno e Revere.

I treni in partenza dal parco Ravone dovranno anche rispettare i dischetti bassi 18^{B}, 19^{B}, 20^{B}, 21^{B} e 22^{B}.

I dischetti anzi-indicati insieme a quello 9^{B} - 10^{B} comanderanno anche alle manovre che si svolgono nel parco Ravone all'estremo verso il Bivio Bertalia.

Tutti i segnali di protezione del Bivio Bertalia, i dischetti anzi detti e i deviatoi indicati con numero nell'allegato schizzo, sono manovrati mediante apparato centrale posto in una cabina al km. 2 + 197.

Bivio Ferrara.

Verso Bivio Bertalia e Bivio Reno, rispettivamente dalle ali di 1ª categoria *A* e *B* (poste sul ponte a segnali al km. 1 + 530), precedute dalle ali di 3ª categoria 3^B e 7^B (situate sul ponte a segnali al km. 2 + 649);

Verso Venezia, dall'attuale disco di 2ª categoria (al km. 1 + 920);

Verso Bologna Centrale, dall'attuale semaforo a 3 ali N. 21 (km. 0 + 147) che comanda ai treni in partenza dal fabbricato viaggiatori verso il Bivio Reno, Revere e Venezia.

Ad eccezione dei segnali di 3ª categoria 3^B e 7^B che sono manovrati dalla cabina del Bivio Bertalia, tutti gli altri segnali di protezione del Bivio Ferrara sono manovrati, mediante leve a terra, dall'attuale posto di manovra, situato al km. 1 + 158.

Nulla è mutato nel segnalamento del Bivio Lavino, della stazione di Borgo Panigale e di quello interno della stazione di Bologna tra il Bivio Ferrara ed il fabbricato viaggiatori. Al Bivio Lavino però verrà attivato, in sostituzione dell'attuale apparato Saxby che sarà demolito, il nuovo apparato idrodinamico situato in una cabina posta al km. 4 + 971.

Nello schizzo sono segnati: con tratto in nero i nuovi segnali; con semplice contorno quelli ora in vigore e che continueranno a funzionare; in punteggiato quelli che dalla suesposta data verranno soppressi, e cioè:

a) Il semaforo N. 12 a 2 ali di 2ª categoria (km. 3 + 270) di protezione del Bivio Reno verso Bologna;

b) I quattro segnali provvisori di 2ª categoria di protezione del Bivio Bertalia, posti ai km. 3 + 515, 3 + 060, 1 + 349, 1 + 295, attivati con disposizioni interne il 1° settembre scorso anno;

c) Il semaforo N. 14 a due ali di 2ª categoria (km. 1 + 967) di protezione del Bivio Ferrara verso Revere e Bivio Reno).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 dei Compartimenti di Venezia e Firenze.

Ordine di Servizio N. 36. (Servizio VII).

Servizio cumulativo colla Società nazionale di ferrovie e tramvie. Estensione di servizio nella fermata di Gratacasolo Pian Camuno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 199-1909).

La fermata di Gratacasolo Pian Camuno della linea Iseo-Edolo, abilitata ad effettuare ed a ricevere soltanto trasporti a carro completo, col 1° gennaio 1911 è stata ammessa al ricevimento in arrivo anche dei trasporti in collettame, tanto a Grande che a Piccola velocità ordinaria, purchè indirizzati alla « Cooperativa Camuna ».

In relazione a quanto sopra si dovrà introdurre opportuna annotazione nell'allegato A all'Ordine di Servizio n. 199-1909 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre il nome della fermata di Gratacasolo Pian Camuno si dovrà aggiungere nell'« Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi ecc. ecc. che partecipano alle Tariffe speciali I e II G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (1° ottobre 1910) nella parte comprendente le stazioni appartenenti alle Amministrazioni secondarie Italiane, con apposita annotazione circa le limitazioni sopra indicate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 37. (Servizio VII).

Abilitazione della stazione di Vaioni al servizio merci a grande velocità.

La stazione di Vaioni, sulla linea Bologna-Pistoia-Firenze, attualmente abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed a quello della Piccola velocità ordinaria limitatamente ai trasporti a vagone completo, colle norme indicate a pag. 5, av-

vertenza C, del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908), a datare dal 16 febbraio 1911, viene altresì ammessa ai trasporti di merci a Grande velocità, composti di colli non superanti i kg. 50 cadauno, senza limite di peso per ogni singola spedizione.

In conseguenza di ciò, a pag. 102 del Prontuario suddetto, di fronte al nome della stazione di Vaioni, nella colonna 8, deve inserirsi l'indicazione G col richiamo (1); nella « *Prefazione generale all'orario generale di servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda)* » a pag. 13, l'indicazione LO-ga esposta di contro al nome di Vaioni, dovrà essere modificata in LO-a, e nel fascicolo « *Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali ecc. ecc. che partecipano alle Tariffe speciali n. I e II G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1° ottobre 1910)* » si dovranno praticare, nella sede opportuna, le aggiunte relative.

Inoltre nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci si dovrà, di contro al nome della stazione di Vaioni, esporre anche la distanza effettiva che si otterrà diminuendo di Km. 6 quella virtuale attualmente indicata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 38. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 28-1911).

Nella tariffa diretta italo-germanica sono da apportarsi le seguenti aggiunte :

1° Colla data del 10 febbraio 1911, nella tariffa eccezionale N. 1 (Metalli), ristampatasi col 23° Supplemento, è da introdursi, a pag. 489, la seguente nuova stazione coi prezzi per quintale qui sotto indicati :

Tariffa eccezionale N. 1.

		a	b	c	d
		Spedizioni senza condizione di peso			
Planegg . . .	Pino . . .	6.43	6.25	6.25	6.25
	Chiasso . .	6.94	6.72	6.72	6.72
	Peri . . .	5.15	4.17	3.17	2.58

Di conseguenza a pag. 341 del 16° Supplemento alla citata tariffa italo-germanica, le indicazioni per la stazione di Planegg debbono essere modificate come appresso:

Bay . . .	**Planegg.** . . .	Pasing (1) . . .	569	614	422	—

2° Colla data del 1° marzo 1911 nella Parte I-B della detta tariffa italo-germanica (ristampatasi pure col 23° Supplemento), e precisamente nella Nomenclatura e classificazione delle merci, sono da introdursi le seguenti aggiunte di nuove voci:

a pag. 25 — *Nomenclatura e classificazione delle merci a grande velocità:*

			Classificazione	
			Italiana	Estera
1-a	28-a	**Aereoplani** e simili macchine per volare, anche parti relative — Esclusi dal trasporto in base alla presente tariffa diretta.	—	—

a pag. 29 — *Nomenclatura tedesca G. V.*

28-a	1-a	**Flugapparate.** Flugmaschinen und Teile von solchen; von der direkten Abfertigung aufgrund des deutsch-italienischen Gütertarifs ausgeschlossen.

a pag. 33 — *Nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità :*

			Classificazione	
			Italiana	Estera
73–a	851–a	**Aereoplani** e simili macchine per volare, anche parti relative — Esclusi dal trasporto in base alla presente tariffa diretta	—	—

a pag. 138 — *Nomenclatura tedesca P. V.*

851–a	73–a	**Flugapparate**, Flugmaschinen und Teile von solchen; von der direkten Abfertigung aufgrund des deutsch-italienischen Gütertarifs ausgeschlossen.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e delle gestioni merci.

Ordine di Servizio N. 39. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 329–1910).

Con effetto dal 1° marzo 1911 nella Nomenclatura e classificazione delle merci del servizio diretto italo-svizzero sono da introdursi le seguenti nuove voci :

a pag. 53 (ristampatasi col 15° Supplemento) *Nomenclatura e classificazione — Grande Velocità* :

			Classificazione	
			Italiana	Estera
1–a	30–a	**Aereoplani** e simili macchine per volare, anche parti relative. — Esclusi dal trasporto in base alla presente tariffa diretta	—	—

a pag. 57 — *Nomenclatura tedesca — G. V.*

30–a	1–a	**Flugapparate**, Flugmaschinen und Teile von solchen; von der direkten Abfertigung auf Grund des schweizerisch-italienischen Tarifs ausgeschlossen.

a pag. 61-62 — *Nomenclatur • lassificazione delle merci a P. V.*

			Classificazione							
			Italiana					Svizzera		
56-a	1990-a	**Acido** fenico o carbolico, liquido, depurato.	1	—	—	—	—	2	II	—
96-b	800-a	**Aereoplani** e simili macchine per volare anche parti relative. — Esclusi dal trasporto in base alla presente tariffa diretta	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 152 e 168 — *Nomenclatura tedesca a P. V.*

800-a 96-b **Flugapparate**, Flugmaschinen und Teile von solchen; von der direkten Abfertigung auf Grund des schweizerisch-italienischen Tarifs ausgeschlossen.

1990-a 56-a **Säuren**: Karbolsäure, flüssige, 100 prozentige (Kresol).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e delle gestioni merci.

Ordine di Servizio N. 40. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 278-1910).

Col 1° marzo 1911 le stazioni di Genova Principe e di Macherio, saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, nell'allegato N. 5 alla Parte II delle Condizioni e Tariffe del servizio stesso (edizione 1° luglio 1910) dovranno farsi le seguenti aggiunte:

Genova Principe (*)	P	—	—	Genova	6
Macherio . . .	G. P.	Civitavecchia	583	Genova	186
		Genova (1)	186		

(*) Ammessa soltanto pei trasporti ivi destinati in origine,

che, per disposizione dei mittenti, si debbano poi far proseguire per la Sardegna.

Il nome della stazione di Macherio dovrà poi aggiungersi nell'allegato A all'Ordine di Servizio n. 186-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 41. (SERVIZI VII e XI).

Trasformazione in stazione della fermata di Candiolo.

Dalle ore 5 del 21 febbraio 1911 la fermata di Candiolo, della linea Torino-Torre Pellice, sarà trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori: al km. 7 + 822,10 a sinistra, nel senso da Torino a Pinerolo;

binari di corsa: due, compresi fra le prog. kg. 7 + 619.62 e kg. 8 + 090.27, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 369;

piano caricatore scoperto con carico di fianco e di testa e con magazzino merci e corrispondente binario tronco, allacciato alla prima linea dal lato Torino;

bilancia a ponte della portata di tonn. 30;

sagoma limite;

segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria, situati, rispetto ai treni in arrivo, a destra quello verso Nichelino ed a sinistra quello verso None, alla distanza rispettivamente di m. 701 e m. 729 dal corrispondente deviatoio estremo.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito N. 4250 con la chiamata C. D.

Tutti i deviatoi sono provvisti di fermascambio di sicurezza.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino.

Ordine di Servizio N. 42. (Servizio VII).

Trasformazione in case cantoniere delle fermate di Segesta, Sferracavallo, Terrenove e Trappeto.

Le fermate di Segesta, Sferracavallo, Terrenove e Trappeto della linea Palermo-Marsala-Trapani, nelle quali esisteva il servizio limitato per viaggiatori con rilascio dei biglietti da parte del personale dei treni, a datare dal 16 gennaio 1911 sono state trasformate in case cantoniere esercitate per mezzo di guardiani, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi » diramate con l'Ordine di Servizio n. 160-1909.

Esse distribuiscono biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto « Allegato *A* ».

La stazione di Palermo C. è incaricata delle scritturazioni e dei versamenti relativi ai biglietti distribuiti ed ai bagagli e cani registrati dalle case cantoniere di Sferracavallo e di Trappeto e la stazione di Trapani per quelli distribuiti e registrati dalle case cantoniere di Segesta e Terrenove.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) » e nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » vedasi l'alllegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 17. (Servizio VIII).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio ad Iseo.
(Ordine di Servizio N. 199-1909)

Come da partecipazione ricevuta dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, esercente le linee Brescia-Iseo ed Iseo-Edolo, dal giorno 1° febbraio corrente è cessato ad Iseo il servizio dei trasporti a domicilio.

Si dovrà, pertanto, cancellare all'allegato D, dell'Ordine di Servizio N. 199-1909, il nome della stazione stessa ed i relativi prezzi.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 18. (Servizio I).

Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari e i turni di servizio del personale contemplato dal R. D. N. 477 del 7 novembre 1902.

Con riferimento all'Ordine Generale N. 2-1911, si fa noto che la Commissione incaricata di esaminare i reclami relativi agli orari ed ai turni di servizio del personale di macchina, dei treni, delle stazioni e della linea, interessato nella sicurezza dell'esercizio e di cui al R. D. N. 477 del 7 novembre 1902, si compone dei signori:

Comm. Ing. Rodini Severino, Ispettore Superiore, Presidente.
Cav. Ing. Boschi Leonida, Capo Divisione per il Serv. C. IV.
Cav. Livraghi Achille, Capo Divisione » » » » »
Cav. Ing. Fea Carlo, Ispettore Capo » » » » VII.
Rag. Soria Tommaso, Ispettore » » » » »
Cav. Ing. Savio Eugenio, Ispettore Capo » » » » X.
Cav. Ing. Tommasina Achille, Ispet. Capo » » » » »
Cav. Ing. Di Carlo Ernesto, Capo Divis. » » » » XI.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 1.[V] (Servizio VII).

Inventario generale dei carri al giorno 23 Febbraio 1911.

Il giorno 23 Febbraio 1911 si dovrà eseguire un inventario generale - *per serie e quantità* - dei carri in rimanenza nelle stazioni ed *in viaggio* alle ore 17.

I Capi Stazione dovranno quindi provvedere che per le ore 17 del predetto giorno venga eseguita una constatazione sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione, nelle Squadre di Rialzo, nei depositi, negli stabilimenti raccordati, nei recinti delle dogane, nelle cave, ecc.:

a) di tutti i carri di proprietà dello Stato portanti la sigla F. S., compresi quelli fuori servizio perchè etichettati, e quelli in temporanea consegna al Mantenimento ed alle Costruzioni, siano essi in composizione ai treni materiali o no;

b) di tutti i carri presi in noleggio dalla nostra Amministrazione;

c) dei carri appartenenti alle ferrovie estere e secondarie italiane.

Dovranno invece escludersi i carri esistenti nelle Officine, che saranno inventariati a cura di queste ultime, ed i carri di *proprietà privata* siano essi con sigla F. S. (numerati dal 900.000 in avanti) o con sigla di altra Amministrazione ferroviaria estera o secondaria italiana.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi-Stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i depositi, le Squadre di Rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli Agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario, da eseguirsi, come più sopra è detto, per *quantità* dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dall'apposito prospetto.

Ad evitare omissioni e duplicati nell' inventario di cui trattasi si prescrive quanto appresso:

Le stazioni eseguiranno l'inventario di tutti i carri che si trovano giacenti nella stazione e sue adiacenze, compresi quelli che alle ore 17 si trovano, nella stazione originaria, in composizione ai treni pronti a partire, e quelli che alle ore 17 precise vi giungeranno con treni che nella stazione terminano la loro corsa.

Sarà invece da inventariarsi alle ore 17, a cura dei capitreno, tutto il materiale da merci dei treni che a quell'ora si trovano in viaggio, anche se, all'ora stessa, siano fermi in qualsiasi stazione.

Il capo conduttore di detti treni compilerà il prospetto inventariale, avendo cura di trascrivere nello stesso anche il numero o la lettera del treno, e la stazione dove il treno si trovava fermo alle 17 o le due stazioni fra le quali a quell'ora stessa era in viaggio.

Il prospetto verrà spillato al foglio veicoli, consegnato alla stazione terminale del treno e da questa rimesso alla Delegazione Circolazione Veicoli della propria circoscrizione.

E' fatto perciò obbligo alle Divisioni senza Sezioni ed alle Sezioni del Movimento di rimettere in tempo ai Capi Conduttori principali un adeguato quantitativo di moduli predisposti pei necessari prospetti inventariali, ed ai Capi Conduttori principali di fornire a tutti i capi conduttori dei treni (merci e viaggiatori, se in composizione di questi ultimi vi sono o vi possono essere carri) che per ragioni di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Pei treni che, secondo l' orario, alle ore 17 dovrebbero aver terminata la corsa, ma che, a cagione di ritardi, si trovano ancora in viaggio, provvederà all' inventario la stazione terminale del treno, - qualunque sia per essere l' ora d' arrivo -.

E' fatto però obbligo al Capo Conduttore di avvisare il Capo Stazione che il materiale non fu ancora inventariato.

La stazione farà apposita annotazione sul prospetto inventariale, indicando l' ora di arrivo del treno.

Le Sezioni del Movimento e le Divisioni senza Sezioni, entro il 26 Febbraio comunicheranno alla Delegazione Veicoli una distinta di tutti i treni - ordinari, straordinari, supplementari - che alle ore 17 del 23 Febbraio si trovavano in viaggio;

le Delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli mancanti ne daranno avviso al Servizio Centrale VII che procederà disciplinarmente verso i responsabili.

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati d'inventario in apposito prospetto che trasmetteranno entro il 28 Febbraio, in una alle distinte inventariali, alle rispettive Delegazioni Veicoli.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni sul Mod. 302/701 del giorno 23 rettificandone le situazioni relative *alla rimanenza effettiva in stazione* senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti colle ferrovie corrispondenti faranno risultare, per quanto riguarda il materiale in servizio da e per le citate ferrovie, i soli carri di altre Amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna, ed i carri dello Stato non ancora consegnati alle Ferrovie predette o da questa a noi già consegnati.

Si raccomanda ai Capi Stazione di affidare l'incarico di questo inventario ad Agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, affinchè l'inventario stesso venga eseguito con la dovuta esattezza.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Elenco delle stazioni alle quali devono distribuirsi tre esemplari del prospetto " Inventario carri "

Acqui
Alessandria
Ancona
Arezzo
Arona
Asti
Avellino
Bari
Barletta
Battipaglia
Belluno
Benevento
Bergamo
Bologna
Bologna Scalo Pr.
Bra
Brescia
Brindisi
Bussoleno
Caltanissetta
Cancello
Casale M.
Caserta
Castelbolognese
Castellammare A.
Catania
Ceva

Chiasso
Catanzaro Marina
Chiusi
Chivasso
Civitavecchia
Colico
Como S. Giovanni
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Empoli
Fabriano
Faenza
Ferrara
Firenze C. M.
» P. P.
» S. M.
Foggia
Foligno
Forlì
Gallarate
Genova P. B.
» P. P.
» P. C.
» P.

Grosseto
Lecce
Lecco
Livorno M.
» S. M.
» Torretta
Lucca
Luino
Mantova
Messina C.
Mestre
Metaponto
Milano C.
» Lamb.
» P. G.
» P. R.
» P. S.
» P. T.
» (transito) la Librera
Modena
Monza
Mortara
Napoli
» Scalo. Inf.
» Scalo Maritt.
Nizza Monferrato
Novara

Novi Ligure
Novi S. Bovo
Padova
Palermo
Parma
Pavia
Piacenza
Piadena
Pisa C.
Pistoia
Pontebba
Potenza Inferiore
Ravenna
Reggio Emilia
Reggio Calabria
Rimini
Rogoredo

Roma Termini
» Trastevere
» Tuscolana
Ronco
S. Benigno
S. Limbania
Salerno
Sampierdarena
» forni
» scalo
Savona L.
» Mare
Seregno
Sestri Ponente
Siracusa
Sondrio
Spezia

Taranto
Terni
Torino P. N.
» P. S.
» Smistamento
Torre Annunziata C.
Tortona
Treviglio
Treviso
Udine
Venezia Mare
» S. Lucia
Ventimiglia
Vercelli
Verona P. Vescovo
Vicenza
Voghera

SENTENZE.

Ferrovie dello Stato — Rappresentanza in giudizio — Capo del Compartimento.

In difetto del regolamento, preannunziato dall'art. 12 *della legge* 7 *Luglio* 1907, *N.* 429, *cui è stata riservata la designazione del funzionario della Direzione Compartimentale investito della qualità di rappresentante dell'Amministrazione nell'ambito del rispettivo Compartimento, la rappresentanza legale delle Ferrovie dello Stato, rispetto ai terzi, compete esclusivamente al Direttore Generale salva la deroga dell'art.* 872 *Cod. di Commercio limitatamente alle azioni nascenti dal contratto di trasporto.*

CASS. TORINO - Udienza 22 Febbraio 1910. - Desenzani ff. Presidente; Milano estensore. - SOCIETÀ ANONIMA « IL VETRO » c. FERR. STATO.

Con nota 21 febbraio 1908 l'Amministrazione ferroviaria dello Stato partecipava alla Società « Il Vetro » che per Decreto del Prefetto di Alessandria 14 stesso mese, era autorizzata ad occupare gli immobili descritti in progetto, fra i quali era compreso un fondo prativo posseduto dalla Società in territorio di Acqui, regione Giardino, di metri quadrati millecinquecento colle coerenze ivi indicate.

Che la indennità assegnata dalla perizia dell'Ing. Sburlati era di lire settemilasettecento ottantacinque, centesimi settantadue, depositata alla Cassa Depositi e Prestiti.

La Società « Il Vetro » con atto 13 marzo 1908 convenne nanti il Tribunale di Acqui l'Ing. Berrini Mosè direttore del Compartimento di Torino, nonchè il Prefetto della Provincia di Alessandria, e dedusse che la perizia dell'Ing. Sburlati era nulla per ragioni di forma e di merito; di forma perchè la perizia non era stata sottoscritta dal perito Sburlati in presenza del Cancelliere, come prescrive l'art. 265 Cod. proc. civ.; di merito perchè il perito aveva errato nel calcolare sia il valore, che il reddito imponibile, il primo,

perchè stesse al prezzo apparente dall'ultimo acquisto, senza tenere a calcolo che il Comune di Acqui nel vendere il detto stabile alla « Vetro » volle agevolarla tanto che concorse nella nuova industria con L. 50,000, oltre all'esenzione daziaria; inoltre il perito non tenne conto delle spese dell'atto in L. 750, nonchè degli altri patti posti a carico della Società, cioè il diritto di fabbricare, l'obbligo di cingere il terreno con muro da rimanere in proprietà Ottolenghi, l'obbligo della distanza pel binario di raccordo ed infine la riserva degli oggetti che si fossero rinvenuti nel sottosuolo, tutte cose che il perito disse di poco valore.

Il perito inoltre avrebbe errato stimando il valore del fondo all'epoca dell'espropriazione, essendo i fondi vicini aumentati di valore, stante la nuova industria del vetro, e non tenuto calcolo che il ripetuto fondo era stato acquistato per la costruzione di un binario di raccordo cosa che più non si potè effettuare.

Come pure è errato l'altro coefficiente del reddito imponibile tenendo soltanto conto della tassa erariale e non della sovraimposta comunale e provinciale. Infine il calcolo del perito dà l'ammontare dell'imposta e non l'imponibile, cioè il reddito normale del fondo.

In base a queste osservazioni l'attrice chiedeva fosse dichiarata la nullità della perizia Sburlati, e condannata in definitiva la Amministrazione a pagarle quanto le competeva per l'avvenuto esproprio colle spese.

Comparso il convenuto Ing. Berrini eccepiva non essere egli il rappresentante delle Ferrovie dello Stato perchè l'art. 10 della legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie designa a rappresentarle a tutti gli effetti giuridici verso i terzi il Direttore Generale, salve le disposizioni dell'art. 12, N. 1 e 872 del Codice di commercio disposizioni attualmente non applicabili al caso.

Chiese quindi il convenuto di essere assolto dall'osservanza del giudizio, con riserva di deliberare in merito, nel caso che l'eccezione pregiudiziale non fosse accolta.

Rispondeva la Società che essa aveva citato il Direttore compartimentale di Torino perchè da quella Direzione gli era stato notificato il decreto di espropriazione e d'altronde il citato art. 12 dispone appunto che nell'ambito della propria circoscrizione il Direttore rappresenta l'Amministrazione di fronte ai terzi, invocava inoltre l'art. 138 Cod. proc. civ.

Il Prefetto di Alessandria non costituì procuratore.

Il Tribunale con sentenza 27-28 Novembre 1908, dichiarata la contumacia del Prefetto di Alessandria assolse il Comm. Ing. Berrini Mosè Direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato dall'osservanza del giudizio.

Contro questa sentenza interpose appello la Società «Il Vetro» e ne chiese la riforma col dichiarare valida la rappresentanza in giudizio dell'amministrazione ferroviaria in persona del Comm. Berrini Mosè Direttore compartimentale di Torino.

Ed in subordine, se del caso, ordinarsi al prefato Comm. Berrini di produrre l'ordine generale N. 29, emesso dal Direttore generale l'11 settembre 1905, previa l'ammissione di un capitolo di interrogatorio diretto in sostanza a stabilire che coll'ordine predetto il Direttore generale delegò il Capo del compartimento a rappresentare in sua vece l'Amministrazione.

Conchiuse il Comm. Berrini per la conferma dell'appellata sentenza ed il Prefetto, comparso in seconda sede, chiede di essere assolto dall'osservanza del giudizio.

La Corte di Casale colla impugnata sentenza confermava la pronuncia del Tribunale di Acqui ed assolveva il R. Prefetto di Alessandria, dall'osservanza del giudizio e condannò l'appellante nelle spese.

Denuncia questo giudicato la Società «Il Vetro» e chiede al Supremo Collegio l'annullamento per due distinti mezzi: 1° Violazione degli articoli 360 N. 6, 361 N. 2, 517 N. 223 Cod. proc. civ. Violazione e falsa applicazione degli articoli 134-138 stesso Codice e 185 regolamento generale giudiziario, dell'art. 4 legge 22 aprile 1905, articoli 1-2-4 R. Decreto 15 Giugno 1905, articoli 4-10-12-87 Legge 7 Luglio 1907, articoli 4-6-7 R. Decreto 12 Marzo 1908 per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, articolo 11 della legge 29 Marzo 1865, e 9 della tabella annessa nel regolamento sul contenzioso amministrativo, art. 8 del Decreto 16 Gennaio 1876 sul riordinamento del contenzioso finanziario.

2° Violazione degli articoli 360 N. 6, 361 N. 2, 517 N. 2 e 3, violazione e falsa applicazione degli articoli 33-34 Cod. proc. civ., articoli 76-77 Legge 7 Luglio 1907, art. 31 della Legge sull'espropriazione per causa di utilità pubblica 25 Giugno 1865 modificata colla Legge 18 Dicembre 1879. Mezzi che sono combattuti da regolare controricorso.

La Corte osserva in merito che col 1° mezzo si pretende non abbia la Corte del merito esaminata la questione quale era stata proposta dalla Società «Il Vetro», se cioè l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato fosse legittimamente rappresentata nell'attuale giudizio dal Direttore compartimentale di Torino, ai sensi dell'art. 12 della Legge 7 Luglio 1907 che stabilisce «le direzioni compartimentale nell'ambito della propria circoscrizione ed uniformandosi alle leggi, ai regolamenti, agli ordini ed alle istruzioni ricevute dal Direttore generale rappresentano nei limiti della loro circoscrizione in persona del funzionario che sarà determinato dal regolamento, l'amministrazione verso i terzi salvo l'art. 872 del Codice di commercio.

Il concetto che emana da questa disposizione, sostiene la ricorrente, è che le Direzioni Compartimentali hanno la rappresentanza dell'Amministrazione, in confronto dei terzi, nell'ambito della loro circoscrizione, nè può sostenersi colle Ferrovie che queste Direzioni manchino nel caso di rappresentanza perchè non è ancora intervenuto il regolamento che determina la persona a cui essa è affidata. dovendosi per analogia ai principii generali sanciti dall'articolo 138 del Codice di procedura dedurre che se la rappresentanza è data alla Direzione Compartimentale, non può essere revocata, ma deve esercitarsi da chi ne è il capo.

Che la sentenza denunziata resiste a qualunque pretesa della ricorrente la quale richiama nel primo mezzo del suo ricorso poche parole della motivazione della pronuncia stessa che da sole valgono a dimostrare come l'argomento, su cui fonda la sua domanda è destituito di fondamento.

Invero nella richiamata sentenza si legge «siccome non può essere incerta la persona che deve assumere la legale rappresentanza dell'ente, così, l'applicazione pura e semplice dell'articolo 10 (Legge 7 luglio 1907) logicamente e giuridicamente s'impone; siccome poi al tempo della citazione (15 marzo 1908) era imperante la detta legge, questa doveva essere applicata, e non la disposizione anteriore, da essa necessariamente abrogata.

Che gli atti dai quali originò la presente controversia siano avvenuti sotto l'impero della citata legge non è lecito dubitarne, bastando a dimostrarlo un semplice confronto delle rispettive date, e che la legge stessa regoli tutto il tema delle rappresentanze in materia di amministrazione ferroviaria si fa palese da una semplice lettura delle disposizioni che nel ricorso si pretendono violate.

Il richiamato articolo 10 dispone in fatti che « spetta al Direttore Generale rappresentare l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a tutti gli effetti verso i terzi, salvo il disposto dell'articolo 872 Codice di commercio, e dell'articolo 12 n. 1 della stessa legge ». Di queste due eccezioni la Corte Casalese dimostrò la non applicabilità al caso, per trattarsi nel detto articolo 872, di azioni derivanti dal contratto di trasporto, interpretazione non contestata dalla Società ricorrente e perchè, come si osservò, ritenne che avendo la legge 7 luglio 1907 abrogate tutte le disposizioni delle leggi precedenti, riguardanti la detta rappresentanza ai termini dell'ultima ipotesi, di cui all'articolo 5 delle disposizioni preliminari del Codice civile, nè essendo ancora emanato il regolamento a cui il ripetuto articolo si riferisce, era manifesto che, almeno per ora, questa disposizione non è suscettibile di pratica attuazione per cui la rappresentanza dell'Amministrazione spetta sempre al Direttore Generale.

Che la pretesa della ricorrente doversi pei principii generali segnati nell'articolo 138 Codice procedura civile considerare la rappresentanza dell'Amministrazione insita nel suo titolare anche in difetto della designazione della persona investita della rappresentanza stessa, è contradetta dalla stessa legge 7 luglio 1907, la quale oltre ad essere applicabile perchè come legge speciale deroga alla legge generale, statuisce all'articolo 87 che pure si dice violato « che in quanto siano contrarie alla presente legge sono abrogate le leggi 22 aprile 1905 e 12 luglio 1906 e tutte le altre leggi e disposizioni relative all'esercizio di stato delle Ferrovie.

Ora dal momento che nel ripetuto articolo 12, che contiene un eccezione alla norma generale, di cui al precedente articolo 10, si statuisce che le Direzioni Compartimentali rappresentano le Ferrovie verso i terzi in persona del funzionario che sarà destinato dal regolamento evidentemente vengono abrogate le precedenti disposizioni che regolavano questa rappresentanza la quale perciò rimane affidata al Direttore Generale finchè non sarà deferita ad altra persona e che il citato articolo esclude incontestabilmente che possa essere il capo della Direzione compartimentale.

Che parimenti non reggono gli argomenti per analogia che si vogliono dedurre dalle leggi pel contenzioso amministrativo e finanziario e dal regolamento del 1865, sia perchè tutte queste disposizioni, nel riguardo cui si contende furono abrogate sia perchè in ogni caso sono incompatibili colle disposizioni che attualmente regolano la rappresentanza in materia ferroviaria.

Che infine inattendibili sono le lagnanze della Società perchè fu respinta la sua istanza che si ordinasse la produzione dell'atto di delegazione 11 settembre 1905 colla dedotta prova essendo evidente che in ogni ipotesi anche questo provvedimento sarebbe stato abrogato dal richiamato articolo 12 e che la prova per interrogatorio fu respinta per ragioni di fatto, apprezzamento non denunciabile in Cassazione.

Che queste considerazioni e richiami alla motivazione della sentenza denunciata valgono a dimostrare come non sia esatto che essa non risponda alla questione che le fu proposta; se non con argomenti di contorno avendo invece la Corte del merito preso in esame tutte le ragioni che la Società « Il Vetro » proponeva a sostegno della sua tesi dimostrando con un argomento non solo logico e giuridico, ma abbondante ed esauriente, come le pretese della ricorrente erano contradette dalla lettera e dallo spirito della legge 7 luglio 1907.

Osserva sul secondo mezzo, con cui si accusa la sentenza denunziata d'essere incorsa in una nuova mancanza di motivazione per non avere esaminato la proposta eccezione della notifica del decreto prefettizio di espropriazione, che sarebbe manifestamente inutile prenderla in esame perchè il rigetto del primo importa che ogni questione in ordine alla regolarità degli atti di espropriazione, non poteva nemmeno venire presa in esame dalla Corte del merito per difetto appunto di legittimo contraddittorio, non essendosi citato chi doveva legittimamente rappresentare la convenuta Amministrazione. Ad ogni modo questo mezzo avrebbe per base una pretesa che è in modo assoluto infondata, e lo dimostra la sentenza stessa.

Essa infatti recita « obbietta ancora la Società appellante che « la notifica del decreto di espropriazione venne fatta ad essa ad » istanza di un tal Sastorio Adriano, applicato presso la Direzione « compartimentale di Torino, e ne inferisce che se un impiegato « della Direzione compartimentale poteva validamente procedere « alla notificazione di quel decreto, a maggior ragione poteva essa « intimare la citazione al Direttore compartimentale. Ma neanche « questo obbietto ha una seria consistenza; altra cosa è la notifica « di un decreto fatta da un impiegato per incarico avutone dal suo « superiore gerarchico, altra cosa è la rappresentanza in giudizio, « che in nessun caso può essere assunta da chi non ne è per legge

« investito, e ciò specialmente trattandosi di una pubblica ammi-
« nistrazione e così di materia strettamente attinente all'ordine
« pubblico ».

Questo richiamo val non solo a dimostrare come la sentenza impugnata prese in debito esame la questione, che si disse trascurata e che la decise con completa motivazione, ma ancora a fare palese come sono insostenibili le violazioni delle leggi richiamate in questo secondo mezzo.

L'atto di cui si contesta la validità era intimato ad istanza dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e quindi era portato a conoscenza del notificato, che l'Amministrazione ferroviaria era la parte istante, e quindi in confronto del di lei legittimo rappresentante si doveva iniziare l'attuale giudizio.

La Società pretende che essendo stata fatta la richiesta di detta notifica da un impiegato dell'Amministrazione compartimentale di Torino, esso era autorizzato a chiamare in giudizio questo Direttore compartimentale, ma evidentemente tale concetto è erroneo, perchè la semplice notifica di un atto amministrativo, quando anche fatta irregolarmente, potrà dar diritto a chiederne la nullità, ma non mai a chiamare in giudizio un'Amministrazione, citando chi non ha l'autorità di rappresentarla. Per questi motivi rigetta etc.

MASSIMARIO.

Personale — Cessione di stipendio — Nullità seconda cessione.

Deve ritenersi viziata di nullità assoluta la cessione di stipendio contratta dagli agenti mentre non ancora sia stata estinta la precedente cessione.

La quietanza della prima cessione rilasciata posteriormente alla creazione della seconda cessione non sana la nullità di quest'ultima.

TRIBUNALE ROMA – 25-27 Luglio 1910 – TUTELARE.

Personale — Collocamento in quiescenza — Pensione e compenso di buonuscita — Occorrenza del provvedimento di esonero — Incompetenza dell'Autorità giudiziaria.

Nel caso di esonero dal servizio è inammissibile il doppio trattamento della pensione e del compenso di buonuscita.

L'Autorità Giudiziaria è incompetente a decidere in merito al provvedimento col quale l'Amministrazione fissa la data di decorrenza del collocamento in quiescenza.

TRIBUNALE ROMA – 23 Febbraio, 4 Marzo 1910 – MONTALBANO.

Personale — Rapporto di impiego — Norme che lo regolano — diritti dell'esonero.

Il rapporto intercedente tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e il dipendente personale è di diritto pubblico, ed è regolato da leggi e regolamenti speciali. Pertanto all'agente collocato in quiescenza non possono spettare maggiori diritti di quelli previsti dalle norme speciali in relazione agli anni di servizio prestati.

TRIBUNALE ROMA – 20 Marzo 1908 – BENEDETTINI.

Errata-Corrige

Nell'Ordine di Servizio N. 1-1911, ultimo punto dell'art 7, 3ª alinea, in luogo di « Allegato numeri 1°, 2° e 3°.... » leggere: « Allegati numeri 1 *a* 2-*a* e 3-*a*..... ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: Pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 8.

23 Febbraio 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. Decreto *n. 922 del 15 dicembre 1910 che approva l'annesso regolamento sulla pignorabilità, e sequestrabilità degli stipendi, paghe e pensioni e sulla cessione degli stipendi e paghe degli agenti ferroviari dello Stato* . . . . Pag. 31

R. Decreto *del 29 gennaio 1911, che nomina l'ing. comm. Berrini vice direttore generale delle ferrovie dello Stato* . . . . » 55

Legge *n. 751 del 24 dicembre 1908, concernente il concorso dello Stato nelle spese per le feste commemorative del 1911 in Roma e Torino* . . . . » 56

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 3. — Nomina del vice-direttore generale Comm. Berrini . . . . Pag. 85

Ordine di Servizio N. 43. — Protezione del P. L. al km. 3 + 261,78 della linea Bologna-Ancona. . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 44. — Attivazione del doppio binario sul tratto Forlimpopoli-Savignano di Romagna . . . . » 86

Ordine di Servizio N. 45. — Servizio diretto fra l'Italia e la Francia via Modane, Ventimiglia e Sempione, viaggiatori e bagagli . . . » 87

Roma, febbraio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 46. — Servizio internazionale. Ammissioni di Lodi alla tariffa eccezionale pei trasporti a piccola velocità ed a vagone completo di filati di canapa, lino, ecc. . . . . Pag. 119
Ordine di Servizio N. 47. — Variazioni al testo della Nomenclatura dei conti dall'esercizio 1910–1911 . . . . » 120
Ordine di Servizio N. 48. — Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera via Modane e via Ventimiglia–Ginevra per i viaggiatori e bagagli . » 121
Ordine di Servizio N. 49. — Estensione di servizio a Riva Trigoso . » ivi
Circolare N. 19. — Furti in ferrovia. . . . . » 122
Circolare N. 20. — Norme per il ricevimento, il collaudo e la riparazione, durante il periodo di garanzia, delle caldaie nuove di scorta . » 123
Circolare N. 21. — Spedizioni ritirate prima della partenza. . . . . » 124

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 57
Massimario . . . . » 63

Regio Decreto *n. 922 del 15 dicembre 1910 che approva l'annesso regolamento sulla pignorabilità, e sequestrabilità degli stipendi, paghe e pensioni e sulla cessione degli stipendi e paghe degli agenti ferroviari dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 30 giugno 1908, n. 335, sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi di funzionari delle Amministrazioni pubbliche;

Viste le disposizioni contenute nella legge 25 giugno 1909, n. 372, in ordine all'applicabilità della sopracitata legge 30 giugno 1908, n. 335, nei riguardi del personale delle ferrovie dello Stato;

Vista la legge 13 luglio 1910, n. 444, che estende agli oparai dipendenti dallo Stato le disposizioni della predetta legge 30 giugno 1908, n. 335;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per il tesoro e pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi, delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 dicembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

REGOLAMENTO

sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi, delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Capo I.

Disposizioni generali

—

Art. 1.

I vincoli di ogni specie sugli stipendi, sulle paghe e sulle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, nei casi consentiti dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, dagli articoli 1 e 10 della legge 25 giugno 1909, n. 372, e dalla legge 13 luglio 1910, n. 444, debbono essere notificati o comunicati al direttore generale delle ferrovie dello Stato, a seconda che si tratti di atti di sequestro o pignoramento o di atti di cessione.

Art. 2.

La determinazione della quota cedibile, pignorabile e sequestrabile per tutti gli agenti indistintamente e quella delle ritenute di cui all'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, per gli agenti che vi sono soggetti, sono fatte computando insieme allo stipendio soltanto gli assegni che ne formano parte integrante. La quota cedibile, pignorabile e sequestrabile degli agenti a paga giornaliera è computata sul prodotto della paga stessa, più l'eventuale assegno giornaliero facente parte integrante della paga, moltiplicata per trecentosessanta, salvo, per la quota cedibile da parte del personale stabile a paga giornaliera, il disposto dell'art. 33.

Art. 3.

Le quote sequestrabili, pignorabili e cedibili, vanno calcolate sempre sull'emolumento al netto, non soltanto dalle rite-

nute per pensione e per imposta di ricchezza mobile, ma altresì da quelle di cui all'art 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, ed all'art. 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444.

Art. 4.

Indipendentemente dalle cessioni di cui alle leggi 30 giugno 1908, n. 335, e 13 luglio 1910, n. 444, possono, ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e dell'art. 4 del testo unico delle leggi sulle case popolari, approvato col R. decreto 27 febbraio 1908, n. 89, essere eseguite ritenute sugli stipendi per le quote d'acquisto o per i canoni di affitto delle case popolari ed economiche.

A queste speciali ritenute, peraltro, non sono applicabili le disposizioui delle leggi 30 giugno 1908, n. 335, e 13 luglio, 1910, n. 444, del presente regolamento, nè di esse è da tenersi conto agli effetti dell'ultimo capoverso dell'art. 2 della predetta legge 30 giugno 1908.

Art. 5.

Gli atti notificati o comunicati al direttore generale, intesi a vincolare somme dovute dall'Amministrazione per stipendi, paghe, pensioni od assegni, oppure intesi a revocare o modificare vincoli già costituiti, sono dal Servizio centrale di ragioneria annotati in uno speciale repertorio a pagine numerate e vistate dal competente giudice funzionante da pretore.

Le annotazioni degli atti devono essere fatte nello stesso ordine con cui gli atti stessi pervengono al detto Servizio centrale, o siano giudizialmente notificati.

Le risultanze del repertorio fanno piena fede circa il tempo in cui ciascun atto, racchiuso in piego postale raccomandato, è pervenuto all'Amministrazione ferroviaria, e non è ammessa alcuna prova in contrario, non incontrando l'Amministrazione stessa alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi o ritardi che potessero verificarsi nella consegna dei pieghi.

Art. 6.

È riservato al Consiglio d'amministrazione di impartire le norme direttive riguardanti il servizio della pignorabilità, sequestrabilità e cedibilità degli stipendi e delle paghe, nonchè di chiarire e risolvere i quesiti che venissero formulati in materia.

Art. 7.

Per provvedere al disimpegno dei servizi sulla pignorabililà, sequestrabilità e cedibilità di cui al presente regolamento, l'Amministrazione preleva annualmente la somma di L. 50,000 da due fondi di garanzia stabiliti il primo con l'art. 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e con l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, ed il secondo con l'art. 5 della legge 13 luglio 1910, n. 444.

Il prelevamento si effettua, a cominciare dall'anno finanziario 1910-911, per una metà dal primo e per l'altra metà dal secondo dei fondi predetti.

Capo II.

Dei pignoramenti e sequestri

Art. 8.

Gli atti di pignoramento e di sequestro debbono indicare il titolo e l'oggetto del credito che si vuol colpire e contenere ogni maggiore indicazione possibile, che serva ad identificare la persona in danno della quale è fatto il pignoramento od il sequestro.

Art. 9.

Gli atti intesi a pignorare o sequestrare gli stipendi, paghe o pensioni del personale ferroviario, o ad estenderne gli effetti come quelli diretti a limitare od annullare gli effetti stessi, debbono essere notificati nella forma delle citazioni.

Gli atti diretti a limitare od annullare gli effetti dei detti pignoramenti o sequestri debbono risultare da atto pubblico o da scrittura privata autenticata nelle firme da notaio e la loro notificazione deve farsi per originale o per copia autenticata nei modi fissati dall'art. 1333 del Codice civile. È fatta eccezione per i pignoramenti e i sequestri praticati dalle esattorie, per i quali valgono le speciali norme vigenti.

Art. 10.

Il servizio centrale di ragioneria, ricevuti gli atti di pignoramento e di sequestro, fa le indagini per identificare l'agente od ex agente debitore e conoscere le condizioni dello stipendio, della paga o pensione rispettivi e dispone per la sospensione del pagamento delle quote pignorate o sequestrate.

In caso di pignoramento, il Servizio centrale di ragioneria fornisce al Servizio centrale legale, cui in precedenza avrà già rimesso l'originale atto del pignoramento stesso, i dati necessari per la dichiarazione di terzo. Analogamente provvede per i sequestri, quando al seguito di loro convalida, l'Amministrazione venga citata per la dichiarazione di terzo.

Terminato il giudizio di assegnazione nei modi previsti dagli articoli 652 e seguenti del Codice di procedura civile e passata in giudicato la relativa sentenza o cessati per qualsiasi causa gli effetti del pignoramento o del sequestro, il Servizio centrale legale trasmette l'incartamento, con la liquidazione delle singole somme eventualmente assegnate, al Servizio centrale di ragioneria, per le necessarie disposizioni di pagamento.

Art. 11.

Quando il ruolo paga od altro titolo di pagamento, ove è compresa la somma da colpire, sia già stato emesso dal competente Servizio od ufficio, il pignoramento o il sequestro ha effetto soltanto per le eventuali rate successive.

La stessa norma è seguita per gli ordinativi emessi dalle Delegazioni del tesoro sui ruoli continuativi per pagamento di quote di pensione.

Capo III.

Delle cessioni

Sezione I. — *Delle cessioni da parte degli agenti stabili a stipendio.*

Art. 12.

L'agente stabile, restribuito con stipendio annuo, che intenda cedere nella misura consentita una parte del proprio stipendio, deve ottenere dall'Amministrazione il preventivo nulla osta di cui all'art. 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335. A tale uopo deve compilare la domanda su apposito modello fornito dall'Amministrazione e spedirla direttamente al Servizio centrale di ragioneria, corredandola dei seguenti documenti:

a) certificato di sana costituzione fisica, redatto nelle forme volute dell'articolo successivo;

b) atto di nascita;

c) decreto o lettera di prima nomina all'impiego.

Il Servizio centrale di ragioneria, esaminati e trovati regolari i documenti e constatato, anche in concorso del Servizio centrale del personale, che non esistano impedimenti, rilascia entro dieci giorni dal loro ricevimento il nulla osta al richiedente, restituendogli nel contempo i documenti di cui alle lettere *b*) e *c*).

La domanda del nulla osta può anche essere rimessa pel tramite gerarchico al Servizio o ufficio da cui l'agente direttamente dipende, corredata del solo certificato indicato alla lettera *a*). In tal caso il Servizio o ufficio, dopo inseriti nella domanda la data di nascita e quella di nomina o di decorrenza dell'impiego, cura l'immediato invio della domanda stessa, con le proprie osservazioni, al Servizio centrale del personale, il quale, fatti gli opportuni accertamenti e provvisto alle eventuali rettifiche, inoltra la domanda al Servizio centrale di ragioneria.

Sono nulle e come non avvenute di fronte all'Amministrazione le cessioni stipulate senza il suo preventivo nulla osta o

che vengano ad essa notificate dopo trascorsi trenta giorni dalla data dell'accordato nulla osta.

Art. 13.

Il certificato di cui alla lettera *a*) del precedente articolo è rilasciato nell'interesse esclusivo dell'Amministrazione e su apposito modello a stampa, dai sanitari di ruolo dell'Amministrazione fino al grado di ispettore capo, incluso, o dai medici di riparto. Tanto i sanitari di ruolo quanto i medici di riparto non possono rilasciare il certificato che per gli agenti aventi la propria residenza nella rispettiva circoscrizione, e i funzionari di ruolo appartenenti al servizio centrale soltanto per gli agenti residenti in Roma.

I certificati rilasciati dai medici di riparto sono trasmessi al competente ufficio sanitario compartimentale, il quale, se non ha osservazioni da fare, vi appone il proprio benestare ed in caso diverso motiva il suo parere contrario.

Tanto i certificati rilasciati dai funzionari di ruolo, quanto quelli rilasciati dai medici di riparto, quando questi ultimi abbiano ottenuto il visto del compente Ufficio sanitario compartimentale, sono definitivi per l'Amministrazione; e del pari sono per essa definitive le decisioni degli uffici sanitari compartimentali contrarie ai certificati rilasciati dai medici di riparto. L'agente, invece, se il certificato è a lui contrario, può sempre appellarsene al capo del Servizio centrale sanitario, che pronunzia definitivamente.

Tanto i sanitari di ruolo che i medici di riparto non possono rifiutarsi di rilasciare il certificato di cui sopra, per il quale però chi lo rilascia ha diritto ad un compenso di lire tre, da parte del richiedente.

Art. 14.

nulla osta è negato agli agenti:

a) che non producano il certificato medico nei modi stabiliti dall'articolo precedente:

che non abbiano adempiuto agli obblighi di leva;

c) che si trovino in aspettativa;

d) per i quali sia in corso il provvedimento di esonero dal servizio;

e) che abbiano conseguito il diritto al collocamento a riposo.

Per l'agente al quale, a norma delle speciali disposizioni che lo riguardano, manchino meno di cinque anni per conseguire il diritto al collocamento a riposo, il nulla osta è accordato a condizione che il complessivo importo della cessione possa essere saldato con l'ammontare delle rate di stipendio cedibili fino al momento in cui sarà per maturarsi il cennato diritto di collocamento a riposo.

In nessun caso il rilascio del nulla osta impegna l'Amministrazione ad accettare le cessioni che in base al medesimo venissero stipulate.

Art. 15.

Le cessioni autorizzate dall'art. 3 della legge 30 giugno 1908 n. 335, debbono farsi per atto scritto, munito delle firme del cedente e dei legittimi rappresentanti dell'istituto cessionario, nonchè del timbro dell'istituto medesimo.

L'atto deve contenere:

a) il nome, il cognome, la paternità, il numero di matricola e la qualifica del cedente;

b) l'indicazione del Servizio o dell'ufficio dal quale il cedente direttamente dipende;

c) l'ammontare annuo dello stipendio od altro assegno fisso e continuativo di cui è fornito il cedente;

d) il corrispondente ammontare mensile, tanto al lordo che al netto di ritenute;

e) l'indicazione dell'Istituto cessionario e quella del luogo ove esso ha la sua sede principale;

f) il nome, il cognome e la qualità della persona o delle persone che legalmente rappresentano l'Istituto cessionario e che intervengono alla stipulazione dell'atto;

g) l'importo complessivo della somma data a mutuo, la ragione e l'ammontare complessivo dell'interesse;

h) il numero delle quote e l'ammontare di ciascuna di esse.

La cessione deve riferirsi ad un determinato numero di quote eguali e il relativo atto non sarà accettato se manchi di alcuna delle indicazioni di cui al presente articolo o se contenga convenzioni estranee all'oggetto della cessione.

Art. 16.

Gli atti di cessione debbono essere, agli effetti dell'articolo 1539 del Codice civile, comunicati dalle parti al direttore generale, mediante piego postale raccomandato.

E tuttavia in facoltà delle parti di provvedere alla notifica al direttore generale per mezzo di ufficiale giudiziario.

Art. 17.

Quando la notifica sia fatta nella forma indicata nella prima parte dell'articolo precedente, ogni piego raccomandato dovrà contenere un solo atto di cessione, corredato dai documenti indicati all'articolo seguente.

Se la notifica è eseguita per mezzo di ufficiale giudiziario, i suindicati documenti sono da questo consegnati al direttore generale, insieme all'atto di cessione.

Art. 18.

Gli atti di cessione comunicati o notificati al direttore generale debbono essere in originale o in copia autentica, spedita nei modi voluti dall'art. 1333 del Codice civile.

Unitamente ad essi deve essere comunicata o notificata, nella forma di cui all'articolo precedente, una dichiarazione in doppio originale che indichi per il cedente:

a) il nome, il cognome, la paternità, il numero di matricola, la qualifica;

b) il Servizio o l'ufficio dal quale direttamente dipende;

c) l'ammontare dello stipendio od altro assegno fisso e continuativo di cui è provvisto;

d) i pignoramenti, sequestri o cessioni eventualmente esistenti;

e) l'eventuale debito verso il fondo di garanzia;

f) le ritenute cui eventualmente lo stipendio sia soggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553 e 4 del testo unico delle leggi sulle case popolari, approvato col R. decreto 27 febbraio 1908, n. 89.

Tale dichiarazione è rilasciata in carta libera dall'ufficio che tiene i conti correnti degli agenti, il quale ne cura la sollecita consegna all'interessato ritirandone ricevuta, o provvede a trasmetterla per posta quando ne abbia avuta richiesta per lettera.

Art. 19.

Gli atti di cessione comunicati o notificati al direttore generale vengono rimessi al Servizio centrale di ragioneria, il quale, quando ne abbia accertata la regolarità, trasmette, non oltre i 30 giorni dalla comunicazione o notificazione, direttamente all'Istituto cessionario la dichiarazione di accettazione dell'atto, informandone in pari tempo il cedente.

Solo dal rilascio di questa dichiarazione la cessione diviene operativa nei rapporti dell'Amministrazione ferroviaria.

Contemporaneamente alla dichiarazione predetta il Servizio centrale di ragioneria fa le opportune comunicazioni ai competenti uffici, perchè dispongano la sospensione del pagamento al cedente delle quote cedute e l'emissione dei corrispondenti mandati a favore dell'Istituto cessionario.

Art. 20.

Degli atti di cessione irregolari nella sostanza o non redatti in conformità del presente regolamento non è tenuto alcun conto e di ciò si dà avviso tanto al cedente che al cessionario entro 30 giorni dalla loro comunicazione o notificazione.

Di quegli atti che, pur risultando regolari, non pervengano corredati di tutti o di alcuno dei documenti di cui all'art. 18, rimane sospeso l'eseguimento sino a quando i documenti stessi non vengano rimessi all'Amministrazione. A tale effetto, entro il predetto termine, si dà avviso al cedente ed al cessionario dei documenti mancanti.

Art. 21.

Ove per qualsiasi causa venga a mancare o a diminuire lo stipendio o l'assegno fisso continuativo di agenti che hanno in corso la domanda di cui all'art. 12, il Servizio o ufficio che ha inoltrato la domanda o rilasciato la dichiarazione di cui all'art. 18, deve darne notizia al Servizio centrale di ragioneria, perchè ne abbia norma nel pronunciarsi pel rilascio del nulla osta o per l'accettazione della cessione.

Art. 22.

Le disposizioni contenute nel primo comma dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, si applicano parimente agli agenti collocati in disponibilità od in aspettativa per motivi di salute, a quelli esonerati a termini dell'art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429, ed a quelli in servizio i quali subiscano, per qualunque causa, una riduzione di stipendio.

Art. 23.

La garanzia di cui all'art. 8 della legge 30 giugno, 1908, n. 335, riguarda i seguenti casi:

a) morte del cedente prima che sia stata estinta la cessione;

b) cessazione, per qualunque causa, dal servizio del cedente, senza che questi abbia diritto a pensione od indennità, ovvero quest'ultima non basti a saldare il residuo credito dell'Istituto cessionario, malgrado l'abbuono degli interessi di cui al secondo comma dell'art. 6 della legge predetta;

c) cessazione temporanea o riduzione dello stipendio del cedente per qualsiasi causa;

d) collocamento a riposo con diritto a pensione.

In questi ultimi due casi, peraltro, le somme pagate dal fondo di garanzia per conto del cedente vengono ricuperate dal fondo stesso mediante il corrispondente prolungamento della ritenuta mensile, in conformità della prima parte dell'articolo 6 della legge predetta e dell'art. 22 del presente regolamento.

In tutti i casi contemplati dal presente articolo l'Amministrazione ha diritto di riscattare, per conto del fondo di garanzia le cessioni che rimanessero, in tutto o in parte, a carico del fondo stesso, con l'abbuono dei relativi interessi.

Durante il periodo in cui lo stipendio trovasi colpito da ritenute a reintegro del fondo di garanzia, lo stipendio stesso viene considerato, ad ogni effetto di legge, gravato da cessione.

Art. 24.

La garanzia di cui al precedente articolo ha valore esclusivamente nei diretti rapporti con gli Istituti cessionari e per cessioni debitamente accettate dall'Amministrazione ai sensi dell'art. 7 della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Art. 25.

La ritenuta di cui all'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, si applica a tutti gli agenti stabili retribuiti a stipendio a cominciare dal mese nel quale essi conseguono la nomina a stabile e viene registrata in apposita colonna del ruolo paga.

La ritenuta che non si sia potuta effettuare in un mese per completa mancanza di stipendio, non è altrimenti recuperabile nei mesi successivi.

Art. 26.

Gli uffici incaricati della tenuta dei conti correnti degli agenti, in conformità alle comunicazioni del Servizio centrale di ragioneria provvedono perchè sulla prima rata di stipendio con la quale ha inizio ciascuna cessione, oltre alla quota ceduta, sia anche ritenuta una somma corrispondente al due per cento dell'ammontare della cessione stessa e danno notizia della eseguita ritenuta allo stesso Servizio centrale, mediante apposito modulo da allegarsi al relativo ruolo.

La ritenuta deve essere registrata sul ruolo, in cifra distinta, nella colonna stessa assegnata per l'altra ritenuta di cui all'articolo precedente.

Art. 27.

Nel caso che un atto di cessione estingua od assorba una cessione precedente, a termini dell'art. 5 della legge 30 giugno 1908, n. 335, la ritenuta di cui all'art. 26 si applica sull'ammontare della nuova cessione, diminuito di quanto residuava di quella estinta od assorbita.

Art. 28.

Nel titolo del bilancio riguardante le operazioni per conto di terzi sono istituiti:

a) in entrata, un capitolo ripartito in articoli per imputarvi le ritenute eseguite per conto del fondo di garanzia relativo alle cessioni da parte degli agenti stabili a stipendio e gli eventuali ricuperi a reintegro del fondo medesimo;

b) in ispesa, un capitolo, pure ripartito in articoli e con stanziamento corrispondente a quello del capitolo di entrata, per imputarvi: i risarcimenti agli Istituti cessionari per rischi diversi e i rimborsi contemplati dall'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, eseguiti gli uni e gli altri per conto del predetto fondo di garanzia; la parte della somma di cui all'articolo 8, da prelevarsi a norma dell'art. 7 del presente regolamento; i versamenti, alla Cassa dei depositi e prestiti, delle eccedenze delle entrate di cui alla lettera *a*) sui pagamenti e rimborsi sopra indicati.

Ciascuno dei versamenti di cui alla lettera *b*) è accompagnato, per cura del Servizio centrale di ragioneria, dalla dimostrazione dei vari elementi di entrata e di spesa, dai quali risulti la somma che si versa.

Art. 29.

Ove per qualsiasi causa non sia corrisposto ad agenti lo stipendio o venga corrisposto in misura ridotta, gli uffici incaricati della tenuta dei conti correnti e fino a quando gli agenti stessi figureranno nei ruoli di servizio, dispongono perchè il mandato a favore degli Istituti cessionari riferentesi a cessioni in base all'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, sia

emesso per l'integrale importo della corrispondente quota mensile ceduta, addebitando al capitolo di spesa di cui al precedente articolo l'intera quota o quella parte di essa che supera l'importo effettivamente trattenuto al cedente.

Nel caso invece di cessazione del cedente dal servizio, gli uffici di cui sopra ne dànno immediata notizia al Servizio centrale di ragioneria, il quale, nei rapporti con gli Istituti cessionari, adotta i provvedimenti di sua competenza e promuove quelli di competenza degli altri uffici.

Art. 30.

Le somme versate dall' Amministrazione alla Cassa dei depositi e prestiti con i relativi interessi e con quelli provenienti dalle somme già investite, costituenti il fondo di garanzia per le cessioni da parte degli agenti stabili a stipendio, vengono dalla Cassa medesima, sentito il ministro del tesoro, impiegate:

a) in titoli di Stato o garantiti dallo Stato da intestarsi alla Cassa dei depositi e prestiti per conto del fondo di garanzia dell'Amministrazione ferroviaria di cui agli articoli 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e 30 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dalla legge 25 giugno 1909, n. 372;

b) in prestiti alle Provincie, ai Comuni ed ai Consorzi, concessi dalla Cassa dei depositi e prestiti secondo la propria istituzione.

L'interesse da corrispondersi dalla Cassa dei depositi e prestiti sulle somme non ancora investite è quello fissato per i depositi volontari.

Alla fine di ogni semestre la Cassa dei depositi e prestiti trasmette all'Amministrazione ferroviaria, per averne il benestare, un estratto del proprio conto delle somme riscosse, con la liquidazione degli interessi maturati.

Art. 31.

La domanda per il rimborso delle ritenute di cui all'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, è fatta pervenire al Servizio centrale del personale, il quale, allegatavi copia dell'estratto

matricolare, la rimette al Servizio centrale di ragioneria, che provvede alla liquidazione e al pagamento della somma da restituire.

A tale effetto, dall'estratto matricolare deve risultare ogni periodo durante il quale l'agente, per qualsiasi causa, non sia stato sottoposto alle ritenute di cui sopra.

Sezione II. — *Delle cessioni da parte degli agenti stabili a paga giornaliera.*

Art. 32.

Le disposizioni degli articoli 16, 17, 19 a 24 e 31 sono estese alle cessioni consentite dalla legge 13 luglio 1910, n. 444, agli agenti stabili a paga giornaliera.

Art. 33.

Agli effetti dell'art. 2 della legge 12 luglio 1910, n. 444, il quinto cedibile per gli agenti stabili a paga giornaliera è computato sulla media della paga e degli assegni giornalieri che ne facciano parte integrante, raggiunta nel triennio precedente all'anno in cui si stipula la cessione.

Art. 34.

L'agente stabile a paga giornaliera, che intende cedere nella misura consentita una parte della propria paga, deve ottenere dall'Amministrazione il preventivo nulla osta prescritto dall'art. 5 della legge 13 luglio 1910, n. 444. A tal uopo deve compilare la domanda su apposito modello fornito dall'Amministrazione e trasmetterla, pel tramite gerarchico, al Servizio od ufficio da cui direttamente dipende, corredata del certificato di sana costituzione fisica di cui all'articolo seguente.

Il Servizio od ufficio inserisce nella domanda le date di nascita, di assunzione in servizio e di nomina a stabile dello agente, nonchè le indicazioni necessarie a dimostrare l'effettivo ininterrotto servizio prestato dall'agente stesso e la sua posizione in rapporto agli obblighi di leva. Lo stesso Servizio od ufficio trasmette senza indugio la domanda con le proprie osservazioni al Servizio centrale di ragioneria.

Quest'ultimo Servizio, esaminati i documenti e trovatili regolari, rilascia entro dieci giorni dal loro ricevimento il nulla osta.

Sono nulle e come non avvenute di fronte all'Amministrazione le cessioni stipulate senza il suo preventivo nulla osta o che vengano ad essa notificate dopo trascorsi trenta giorni dalla data dell'accordato nulla osta.

Art. 35.

Per il rilascio del certificato di sana costituzione di cui al precedente articolo, valgono le disposizioni contenute nell'articolo 13, salvo per quanto attiene al compenso dovuto al medico di riparto, che resta fissato in lire due.

Art. 36.

Fermo, anche per gli agenti stabili a paga giornaliera, il disposto dell'art. 14, il nulla osta è per tali agenti negato anche nel caso in cui, alla data della cessione, non abbiano prestato servizio ininterrotto almeno per un periodo di quattro anni, computando per anno intero quello nel quale si stipula l'atto e calcolando per servizio utile a detto effetto anche quello prestato dall'agente in qualità di avventizio ed in prova.

Art. 37.

Gli atti per la stipulazione delle cessioni autorizzate dalla legge 13 luglio 1910, n. 444, debbono farsi nei modi e con e indicazioni fissate dall'art. 15, salvo la indicazione di cui alla lettera *c*), che è sostituita dalla seguente:

« L'ammontare annuo della paga di cui è fornito il cedente, da computarsi a norma dell'art. 33 ».

La stessa sostituzione è fatta alla lettera *c*) dell'art. 18, il quale per il resto è in tutto applicabile alle cessioni consentite dalla legge predetta.

Art. 38

La ritenuta fissata dall'art 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444, si applica a tutti gli agenti stabili retribuiti a paga giornaliera, a cominciare dal mese nel quale essi conseguono la nomina a stabile e viene registrata in apposita colonna del ruolo paga

La ritenuta che non siasi potuta effettuare in un mese per completa mancanza di paga, non è altrimenti recuperabile nei mesi successivi.

Art. 39.

Identicamente a quanto è stabilito nella prima parte dello art. 26 si provvede, a carico degli agenti stabili a paga giornaliera che hanno stipulato una cessione, alla ritenuta del due e mezzo per cento sull'ammontare della cessione stessa.

Tale ritenuta è registrata sul ruolo paga in cifra distinta nella colonna di cui all'articolo precedente.

Art 40.

La ritenuta del 2.50 per cento, di cui all'articolo precedente, si esegue o in una sola volta sulla paga del mese nel quale ha inizio la cessione, o in cinque rate eguali su detta paga e su quelle dei mesi successivi fino a che sia stata completamente effettuata.

I cedenti, che intendono avvalersi della facoltà del rilascio in cinque rate mensili, debbono farne dichiarazione da unirsi ai documenti a corredo dell'atto di cessione.

Art. 41.

Nel caso che un atto di cessione estingua od assorba una cessione precedente, a termini dell'art 5 della legge 30 giugno 1908, n 335, la ritenuta di cui all'art 39, si applica sullo ammontare della nuova cessione, diminuito di quanto residuava di quella estinta od assorbita.

Art. 42.

Per le paghe che vengono corrisposte a rate quindicinali, la ritenuta della quota mensilmente ceduta si effettua metà sulla prima rata e metà sulla seconda rata

Ove per qualunque causa la prima rata quindicinale della paga risulti mancante in tutto o insufficiente a coprire la ritenuta anzidetta, questa sarà, per il totale o per la parte rimasta deficiente, eseguita insieme con la ritenuta dell'altra successiva quota sulla seconda rata quindicinale, nei limiti bene inteso, del quinto della quota di paga effettivamente corrisposta, e salvo, ove occorra, il disposto dell'art. 22.

Art. 43

La ritenuta straordinaria del 2.50 per cento, di cui allo art. 6 della legge 13 luglio 1910, n. 444, si esegue o in una sola volta sulla prima rata quindicinale del mese nel quale ha inizio la cessione, o in cinque quote su detta prima e sulle altre prime rate quindicinali dei mesi successivi fino a che sia stata completamente effettuata.

Nel primo caso, di pagamento cioè in una sola volta, la ritenuta della quota ceduta si effettua per quel mese soltanto e interamente sulla seconda rata quindicinale

La ritenuta ordinaria di 25 centesimi, di cui all'art. 7 della legge predetta, si pratica sempre sulla prima rata quindicinale di ciascun mese, salvo ad effettuarsi sulla seconda quindicina, in caso di assoluta deficienza sulla prima.

Art. 44

Identicamente a quanto è disposto nell'art. 28 per il fondo di garanzia delle cessioni da parte degli agenti stabili a stipendio e nello stesso titolo del bilancio ivi indicato, sono istituiti speciali capitoli per imputarvi le entrate e le spese concernenti il fondo di garanzia, relativo alle cessioni da parte degli agenti stabili a paga giornaliera.

Art. 45.

Ove per qualsiasi causa non sia corrisposta ad agenti la paga o venga corrisposta in misura inferiore alla quota ceduta,

come pure nel caso di cessazione del cedente dal servizio, gli uffici incaricati della tenuta dei conti correnti ed il Servizio centrale di ragioneria provvedono a norma dell'art. 29.

Art. 46.

Le somme destinate a costituire il fondo di garanzia di cui all'art 5 della legge 13 luglio 1910, n. 444, sono versate alla Cassa dei depositi e prestiti e da questa investite e tenute in evidenza distintamente da quelle costituenti il fondo di garanzia di cui all'art. 30 del presente regolamento e con le norme ivi indicate.

Art. 47.

L'agente stabile a paga giornaliera, che è nominato a stipendio, viene, dal mese in cui tale nomina ha conseguito, sottoposto alla ritenuta ordinaria stabilita dall'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e la ritenuta è attribuita al fondo di garanzia costituito da detta legge, anche se al momento del passaggio a stipendio l'agente avesse in corso una cessione stipulata sotto il regime della legge 13 luglio 1910, n. 444.

In quest'ultimo caso la cessione continua, a tutti gli effetti, ad essere regolata dalle condizioni nelle quali venne costituita ed i relativi rischi seguitano a far carico al fondo di garanzia degli agenti stabili a paga giornaliera Ad esso fondo, peraltro, restano devolute la ritenuta straordinaria del 2.50 per cento già pagata o da pagarsi dall'agente e le ritenute normali, che, incassate dal fondo di garanzia per le cessioni degli agenti a stipendio, gli saranno versate quando, per qualsiasi causa, venga a cessare la ridetta cessione

Sezione III. — *Delle cessioni da parte degli agenti avventizi e di quelli in prova.*

Art. 48.

Agli agenti avventizi ed a quelli in prova, che ne facciano richiesta agli effetti di cessione, viene rilasciata apposita dichiarazione indicante l'ammontare dello stipendio mensile o della

paga giornaliera al lordo, nonchè l'ammontare delle rispettive ritenute per pensioni, per imposta di ricchezza mobile e per vincoli a favore dell'Amministrazione o di terzi pignoranti, sequestranti o cessionari.

La richiesta è fatta pervenire o direttamente o per via gerarchica all'ufficio incaricato della tenuta dei conti correnti degli agenti, il quale provvede al rilascio della dichiarazione ed alla consegna di essa all'interessato.

In nessun caso il rilascio della dichiarazione impegna la responsabilità dell'Amministrazione.

Art. 49.

Le cessioni consentite dall'art. 12, ultimo comma, della legge 30 giugno 1908, n. 335, debbono farsi per atto scritto, munito delle firme del cedente e dei legittimi rappresentanti dell'Istituto cessionario, nonchè del timbro dell'Istituto medesimo.

L'atto deve contenere:

a) il nome, il cognome, la paternità, il numero di matricola e la qualità del cedente;

b) l'indicazione del Servizio o dell'ufficio dal quale il cedente direttamente dipende;

c) l'ammontare dello stipendio, paga od altro assegno, di cui è fornito il cedente:

d) il corrispondente ammontare mensile, tanto al lordo che al netto di ritenute;

e) l'indicazione dell'Istituto cessionario e quella del luogo ove ha la sua sede principale;

f) il nome, il cognome e la qualità della persona o delle persone che legalmente rappresentano l'Istituto cessionario e che intervengono alla stipulazione dell'atto;

g) l'importo complessivo della somma data a mutuo, la ragione e l'ammontare complessivo dell'interesse;

h) il numero delle quote cedute e l'ammontare di ciascuna di esse.

La cessione deve riferirsi ad un determinato numero di quote eguali e il relativo atto non sarà accettato se manchi

di alcuna delle condizioni di cui al presente articolo o se contenga convenzioni estranee all'oggetto della cessione.

Art. 50.

Gli atti per le cessioni di cui all'articolo precedente devono essere comunicati o notificati all'Amministrazione nei modi e con le norme fissati dall'art. 16 e dal primo comma dell'art. 18.

Unitamente ad essi deve rimettersi, nella forma di cui all'art. 17, la dichiarazione di cui all'art. 48, la quale non deve essere di data inferiore di un mese a quella della comunicazione o notificazione dell'atto di cessione.

Agli atti di cui al presente articolo si applicano le disposizioni degli articoli 19 e 20.

Art. 51.

Per gli agenti a paga giornaliera corrisposta a periodi di 15 giorni, le ritenute per cessioni si effettuano dall'Amministrazione su di ogni singolo pagamento, in modo peraltro che le ritenute stesse non superino ciascuna il quinto dell'effettivo ammontare cedibile di ogni quindicina e, nel complesso, la quota mensile ceduta.

Art. 52.

Ove lo stipendio o la paga dell'agente subiscano, per qualunque causa anche temporanea, una riduzione, la cessione conserva i suoi effetti nei limiti del quinto dello stipendio o della paga, quali e finchè risultano effettivamente ridotti.

In tal caso, come in quello di temporanea cessazione dello stipendio o paga, durante la quale cessazione resta necessariamente sospeso ogni effetto della cessione, le rate cedute riscosse in meno, o non riscosse affatto, saranno ricuperate dall'Istituto cessionario mediante prolungamento in suo favore delle ritenute fino alla estinzione del debito per il quale la cessione fu stipulata.

Restano sempre ferme le disposizioni dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, nel caso che gli agenti a stipendio o a paga giornaliera cessino dal servizio con diritto a pensione o ad indennità una volta tanto.

Sezione IV. — *Disposizioni comuni alle cessioni.*

Art. 53.

La domanda per la restituzione della tassa proporzionale di registro, di cui nella seconda parte dell'art. 16 della legge 30 giugno 1908, n. 335, richiamato dall'art. 3 della legge 13 luglio 1910, n. 444, deve essere rivolta all'Intendenza di finanza della Provincia in cui l'atto fu registrato.

Art. 54.

Gli atti intesi a revocare o modificare i vincoli dipendenti da cessioni debbono essere firmati dai legittimi rappresentanti dell'Istituto cessionario e muniti del timbro dell'Istituto medesimo. Essi sono notificati al direttore generale a mezzo di ufficiale giudiziario o comunicati mediante piego postale raccomandato.

Art. 55.

La anticipata liberazione dello stipendio, paga o pensione dai vincoli di cessione, si ritiene avvenuta alla data del relativo atto di notifica o alla data nella quale l'atto di liberazione è stato annotato sul repertorio di cui all'art. 5.

Quando un atto di cessione, di stipendio o di paga venga notificato dall'ufficiale giudiziario simultaneamente ad un atto di liberazione di precedente cessione, o quando col medesimo piego postale siano rimessi entrambi tali atti, non sarà tenuto conto della nuova cessione se la data di registrazione fiscale del relativo atto non sia posteriore a quella di registrazione dell'atto di liberazione.

Art. 56.

E' vietato a tutti gli uffici che abbiano parte nella esecuzione degli atti di cessione di stipendi od assegni, di fornire qualsiasi notizia riguardante gli atti medesimi a qualunque persona od Istituto, all'infuori del cedente o del cessionario, anche se investiti di speciale procura o rappresentanza.

Ogni notizia o comunicazione dovrà essere data per iscritto al cedente o alla sede centrale dell'Istituto cessionario, quali risultano dal relativo atto notificato alla Direzione generale.

Capo IV.

Disposizioni transitorie.

—

Art. 57.

Per le cessioni consentite dall'art. 12 della legge 30 giugno 1908, n. 335, costituite anteriormente all'entrata in vigore del presente regolamento, la trattenuta continuerà ad effettuarsi con la norma stabilita nella fine del primo comma dell'art. 39 del regolamento approvato col R. decreto 24 settembre 1908, n. 574, applicato agli agenti ferroviari per effetto dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372.

Art. 58.

I vincoli volontari o giudiziari costituiti anteriormente al 28 ottobre 1908 sono regolati dalle precedenti disposizioni legislative in materia.

La limitazione o l'anticipata liberazione e ogni modificazione dei vincoli stessi debbono effettuarsi mediante atto pubblico o scrittura privata autenticata nelle firme da notaio, notificati in originale o in copia autentica nei modi voluti dall'articolo 1333 del Codice civile.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

Tedesco.

Il ministro dei lavori pubblici

Sacchi.

R. **Decreto** *del 29 gennaio 1911 che nomina l'ing. comm. Berrini vice-direttore generale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto l'art. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificato con l'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Veduto il Nostro decreto 8 settembre 1907, col quale furono tra l'altro stabiliti lo stipendio e le indennità dei Vice-direttori generali delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'ingegnere commendatore Mosè Berrini è nominato vice-direttore generale delle ferrovie dello Stato, a decorrere dal 1° gennaio 1911.

Il Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Data a Roma, addì 29 gennaio 1911.

VITTORIO EMANUELE

Luzzatti.
Sacchi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 42 del 20 febbraio 1911.

LEGGE N. *751 del 24 dicembre 1908, concernente il concorso dello Stato nelle spese per le feste commemorative del 1911 in Roma e Torino* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvata la spesa straordinaria di lire 3,000,000 a titolo di concorso dello Stato nelle spese per le feste commemorative della proclamazione del Regno d'Italia, da tenersi in Roma e in Torino nell'anno 1911.

Della indicata somma di lire 3,000,000 sono segnate lire 1,500,000 al comitato esecutivo per le feste in Roma e lire 1,500,000 al comitato esecutivo per le feste in Torino.

Art. 2.

La spesa straordinaria di lire 3,000,000 autorizzata con l'art. 1 verrà stanziata nel bilancio del Ministero del tesoro per gli esercizi finanziari dal 1908-909, 1910-911 e 1911-912, in ragione di lire 500,000 annue a ciascuno dei comitati esecutivi predetti.

Art. 3.

Il Ministero delle finanze è autorizzato a concedere, con esenzione di tasse, una lotteria nazionale per un numero di biglietti non eccedente i quattro milioni a favore, in parti uguali, dei due comitati esecutivi di Roma e Torino.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 5, dell'8 gennaio 1909.

Il programma di esecuzione della lotteria verrà approvato con lo stesso decreto reale che ne autorizzerà la concessione.

Art. 4.

Durante il periodo delle feste commemorative, e cioè dal 1° marzo a tutto ottobre 1911, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà autorizzata a rilasciare, unitamente ai biglietti di viaggio a prezzo ridotto che saranno istituiti per la circostanza, delle speciali tessere a pagamento, il cui ammontare sarà devoluto in parti uguali ai comitati organizzatori delle feste medesime.

Nel periodo stesso sarà sospesa l'applicazione della concessione speciale 1ª, approvata con la legge 29 dicembre 1901, n. 562, per i congressi, i concorsi e le esposizioni che si tenessero in Roma, Torino, e località vicine, entro un raggio di cinquanta chilometri.

Art. 5.

comitati di Roma e di Torino per le feste del 1911 sono autorizzati ad emettere, a scopo commemorativo, francobolli da centesimi 2, 5, 10 e 15 e cartoline per l'interno del Regno nella quantità e colle norme e le garanzie da fissarsi mediante decreto reale sulla proposta dei ministri del tesoro e delle poste e telegrafi.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 24 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
LACAVA.
CARCANO.
F. COCCO-ORTU.
SCANZER.
P. BERTOLINI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine Generale N. 3 (Servizio I).

Nomina del Vice-Direttore Generale Comm. Berrini.

Essendo stato collocato a riposo, in seguito a sua domanda, il Vice-Direttore Generale Ing. Gr. Uff. Ausano Caio, con Regio Decreto del 15 gennaio 1911 è stato nominato Vice-Direttore Generale il Comm. Ing. Mosè Berrini, già Capo Compartimento di primo grado.

Giusta deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 29 dicembre 1910, in caso di assenza o di impedimento del Direttore Generale l'ordine di precedenza per la sua sostituzione da parte dei Vice Direttori Generali sarà il seguente:

1° Comm. Ing. Rinaldo Rinaldi.
2° Comm. Ing. Mosè Berrini.

Ordine di Servizio N. 43. (Servizi VII e XI).

Protezione del P. L. al km. 3 + 261,78 della linea Bologna-Ancona.

Dalle ore 12 del giorno 22 febbraio 1911, per la protezione del passaggio a livello, denominato di S. Vitale, al km. 3 + 261,78 della linea Bologna-Ancona fra la stazione di Bologna e la casa cantoniera di S. Lazzaro di Savena vengono attivati due segnali a disco di piccolo modello, impiantati a m. 600 dall'asse dell'attraversamento ed a sinistra dei treni in arrivo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, dei Compartimenti di Ancona e Firenze.

Ordine di Servizio N. 44. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Forlimpopoli-Savignano di Romagna.

Dalle ore 12 del 18 febbraio 1911 sul tratto Forlimpopoli-Savignano di Romagna viene attivato il secondo binario, che resta così esteso all'intero tratto Bologna - testata sinistra del ponte sul Marecchia (presso Rimini), essendo l'esercizio del doppio binario fra la testata suddetta e la stazione di Savignano principiato il 15 settembre 1910, come da circolare n. 14-1910 della Direzione Compartimentale di Ancona.

Contemporaneamente il disco di 1ª categoria di Forlimpopoli, verso Cesena, verrà trasformato in disco di 2ª categoria sopprimendosi in conseguenza il corrispondente di 3ª categoria, e, tanto i dischi suddetti che quelli delle sottoindicate stazioni verranno spostati da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo senza però variarne la posizione chilometrica, e cioè:

Forlimpopoli, disco lato Cesena	Km. 72+463,00	ossia a m.	957	dall'asse	del	F.V.
Cesena, disco lato Forlimpopoli	» 81+437,59	» »	1263	»	»	»
Cesena, disco lato Gambettola	» 83+784,20	» »	1083	»	»	»
Gambettola, disco lato Cesena	» 88+424,00	» »	1344	»	»	»
Gambettola, disco lato Savig. di R.	» 90+678,49	» »	910	»	»	»
Savignano di R. disco lato Gambet.	» 95+132,10	» »	1183	»	»	»

Le stazioni di Cesena e di Savignano di Romagna sono provviste di un unico binario per le precedenze tanto dei treni pari che dei treni dispari della lunghezza utile di m. 563 e 530 rispettivamente; quella di Forlimpopoli di un binario della lunghezza utile di m. 530 per le precedenze dei treni dispari.

Le divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di competenza per l'attivazione di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Ancona.

Ordine di Servizio N. 45. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto fra l'Italia e la Francia via Modane, Ventimiglia e Sempione. Viaggiatori e bagagli.

Col 1° marzo 1911 viene attivata una nuova tariffa per il servizio viaggiatori e bagagli tra l'Italia e la Francia per le vie di Modane, Ventimiglia e Sempione, la quale comprende pure i biglietti Milano-Parigi e viceversa facoltativi via Modane, Sempione e Gottardo istituiti coll'Ordine di Servizio N. 342-1910.

La nuova tariffa di cui trattasi sostituisce quella (edizione 1° novembre 1903) diramata dalle Società già esercenti le Reti Adriatica e Mediterranea, il relativo Supplemento 1° giugno 1905, nonchè il fascicolo di « Varianti ai prezzi » in data 1° novembre 1906.

Le relazioni dirette, quali risultano stabilite al 1° marzo 1911, trovansi indicate nei quadri allegati al presente.

Le stazioni ed agenzie interessate verranno fornite in tempo, a cura del Controllo dei Prodotti, dei biglietti per le corrispondenze nuove ammesse, come pure di quelli per le relazioni già esistenti, i quali vengono tutti ristampati.

I biglietti nuovi sono - come gli attuali - in cartoncino od a libretto, secondo la distanza, e dei colori in uso per i servizi internazionali, cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe.

Quelli in cartoncino distribuiti nel senso *dalla* Francia a mezza tariffa per ragazzi, di cui in appresso, sono per metà dei colori normali anzidetti e per metà *bianchi*.

I biglietti a libretto portano sulla copertina e sui tagliandi il timbro a secco dell'Amministrazione che li emette.

I biglietti di corsa semplice in cartoncino portano anche l'indicazione della categoria di treni per i quali sono valevoli sulle Ferrovie italiane, cioè se per treni *diretti* o per treni *omnibus*.

I biglietti a libretto sono valevoli per tutti i treni aventi vetture di classe corrispondente, salvo le eventuali restrizioni risultanti dagli orari ufficiali.

I portatori dei biglietti di 1ª classe per treni diretti, o valevoli per tutti i treni, possono prender posto nei treni di lusso dietro pagamento del relativo supplemento di prezzo.

I biglietti in cartoncino via Modane o via Ventimiglia sono valevoli per effettuare il viaggio soltanto col treno col quale il viaggio è stato iniziato e - quando del caso - coi treni immediatamente coincidenti.

Gli altri biglietti, cioè quelli in cartoncino via Sempione e quelli a libretto per le diverse vie, portano l'indicazione dei giorni della rispettiva loro validità. Questa decorre dal giorno indicato dal timbro e data dell'Ufficio di distribuzione, compreso detto giorno. Quando i biglietti a libretto emessi in Francia portano due timbri a data: quello dell'Ufficio di distribuzione, sui singoli tagliandi, e quello della stazione di partenza, sulla copertina, vale la data di quest'ultimo timbro per la determinazione della decorrenza della validità.

I biglietti di andata e ritorno con validità di 15 o più giorni possono esse prorogati - mediante pagamento di un supplemento di prezzo - dalla rispettiva stazione di partenza' o da quella di destinazione, la quale deve completare, nel caso, la dichiarazione di proroga che è all'uopo stampata sui biglietti di andata e ritorno in parola.

La proroga può essere concessa anche dopo la scadenza della validità normale, ma in tal caso il viaggiatore deve pagare il relativo supplemento prima di prender posto nel treno essendo egli altrimenti da considerare come sprovvisto di biglietto.

In ogni caso il periodo di proroga decorre dallo spirare della validità normale del biglietto.

La validità dei biglietti di andata e ritorno Parigi-Torino, Parigi-Domodossola e Parigi-Milano viene portata gratuitamente a 60 giorni quando siano detti biglietti distribuiti a Parigi con biglietto interno italiano, o quando il portatore acquisti - rispettivamente a Torino, a Domodossola od a Milano - un biglietto circolare, un biglietto di abbonamento speciale, od un biglietto di andata e ritorno combinato italiano.

Anche questa proroga gratuita deve essere fatta risultare sul biglietto di andata e ritorno da Parigi mediante completamento della dichiarazione di proroga di cui sopra.

I biglietti di andata e ritorno sono personali e non deb-

bono quindi essere utilizzati che da chi se ne è servito per incominciare il viaggio.

In Italia od in Francia i *biglietti in cartoncino* danno diritto alle sole fermate eventualmente richieste dai cambiamenti di treno. In Isvizzera anche i portatori di tale specie di biglietti possono fermarsi in tutte le stazioni intermedie senza formalità.

I *biglietti a libretto* danno facoltà di fermarsi, in Italia, il numero di volte stampato sul tagliando, o sui tagliandi relativi alla percorrenza italiana.

Non è prescritta l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore per l'effettuazione delle fermate intermedie sulla percorrenza italiana, ma le stazioni alle quali il viaggiatore si è fermato debbono, alla partenza, forare il tagliando nelle caselle che vi sono all'uopo predisposte, così come praticano, nello stesso caso, per i biglietti interni in foglietto della tariffa differenziale A.

Sul tergo del tagliando, o dei tagliandi italiani — in quanto trattisi di percorrenze lunghe — sono stampate altre caselle controddistinte coll'indicazione di una serie crescente di distanze da 100 Km. fino a 1000 e da 1200 a 1600 Km., che il personale di controlleria deve forare in corrispondenza alla indicazione della percorrenza già effettuata dal viaggiatore al momento della controlleria, pure come si pratica per i biglietti interni facoltativi in foglietto della tariffa differenziale A anzidetta.

In Isvizzera ed in Francia i biglietti a libretto danno facoltà di fermarsi in tutte le stazioni intermedie del percorso dei rispettivi tagliandi; in Francia è però prescritta la vidimazione all'arrivo nel caso di fermate in stazioni intermedie del percorso dei tagliandi.

I ragazzi al di sotto dei 3 anni viaggiano gratuitamente sull'intera percorrenza; quelli di età dai 3 ai 4 anni sono trasportati a mezza tariffa sulle ferrovie italiane e francesi e gratuitamente sulle ferrovie svizzere; infine quelli dai 7 ai 12 anni viaggiano a tariffa intera sulle linee italiane e francesi ed a mezza tariffa sulle linee svizzere.

Si distribuiscono pertanto biglietti diretti a mezza tariffa solamente per i ragazzi dai 3 ai 7 anni nel servizio via Mo-

dane e via Ventimiglia, e per quelli dai 4 ai 7 anni nel servizio via Sempione, nonchè nel servizio Milano-Parigi.

I biglietti in cartoncino emessi in partenza dall'Italia pei ragazzi viaggianti a mezza tariffa portano stampata la indicazione *Ragazzo* e quelli emessi in partenza dalla Francia l'indicazione $\frac{\text{Demi Tarif}}{\text{Mezzo posto}}$.

Per le corrispondenze per le quali si distribuiscono biglietti a libretto servono anche per i viaggi dei ragazzi a mezza tariffa gli stessi biglietti di corsa semplice valevoli per gli adulti, distaccandovi la metà di destra di un tagliando di controllo che vi è all'uopo inserito ed apponendo sulla copertina e su ciascun tagliando l'impronta di un bollo « *Ragazzo-Enfant* ».

Nel senso dalla Francia si distribuisce un sol biglietto ordinario di corsa semplice a libretto per adulto nel caso di due ragazzi viaggianti insieme a mezza tariffa; sulla copertina e sui tagliandi di tale biglietto viene apposto il bollo: $\frac{\text{Deux enfants}}{\text{Due ragazzi}}$.

Non è concesso alcun ribasso sul prezzo dei biglietti di andata e ritorno per il trasporto dei ragazzi e non possono, quindi, nel servizio di cui trattasi, viaggiare due ragazzi con un sol biglietto di andata e ritorno.

Qualora il biglietto ammetta degli instradamenti facoltativi, l'itinerario prescelto dal viaggiatore deve essere seguito per tutto il percorso relativo a detto itinerario e non è quindi ammesso il passaggio da una ad altra via facoltativa, neppure acquistando un biglietto ordinario per l'effettuazione del percorso di congiunzione fra i due itinerari.

I tagliandi dei biglietti a libretto debbono essere staccati e ritirati dal personale ferroviario, compiuto che ne sia il relativo percorso.

I tagliandi che venissero presentati disgiunti dal relativo biglietto sono considerati nulli e debbono essere ritirati, a meno che il viaggiatore presenti in pari tempo la copertina di detto biglietto coi tagliandi afferenti ai percorsi non ancora effettuati.

La registrazione diretta dei bagagli e dei velocipedi, si può effettuare per le diverse vie e per le stesse relazioni per le quali si distribuiscono i biglietti diretti.

Secondo quanto risulta dalla nuova tariffa, la registrazione diretta è però ammessa — nel servizio via Ventimiglia — anche per talune stazioni francesi per le quali non esistono biglietti diretti.

I portatori dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno godono, sulla percorrenza francese, di una franchigia di 30 Kg. tanto per il trasporto dei bagagli, quanto per quello dei velocipedi. Tale franchigia è ridotta a 20 Kg. per i ragazzi muniti di biglietto a mezza tariffa.

Nessuna franchigia è concessa sugli altri percorsi.

Nella tariffa le tasse per i bagagli e pei velocipedi sono pertanto esposte separatamente per le percorrenze italiane e per quelle svizzere — per le quali le tasse si applicano sul peso effettivo arrotondato — e per le percorrenze francesi, le cui tasse sono da applicare previa deduzione della franchigia anzidetta.

Nelle tassazioni per le vie di Modane e di Ventimiglia devesi tener conto anche delle tasse afferenti alle percorrenze di confine, con l'applicazione — quando del caso — delle tasse minime indicate per tali percorrenze.

Così, per una spedizione da Roma Termini per Chambery, sono da computare: la tassa italiana da Roma Termini a Modane confine, quella da Modane confine a Modane stazione e quella da Modane stazione a Chambery; e per una spedizione da Roma Termini a Nizza si computano: la tassa italiana da Roma Termini a Ventimiglia stazione, quella da Ventimiglia stazione a Ventimiglia confine e quella da Ventimiglia confine a Nizza; infine per una spedizione da Milano C. a Chamonix si applicano le tasse: Milano C.-Iselle transito, Iselle trans.-Vallorcine trans. e Vallorcine trans.-Chamonix.

La registrazione si effettua del resto secondo le norme e coi moduli comuni ai servizi internazionali per i bagagli.

Le stazioni nuove ammesse debbono far richiesta nei modi d'uso, delle etichette e dei listini (Mod. H-62 e 62a) loro occorrenti per le spedizioni dei bagagli e dei velocipedi per le destinazioni francesi e per gli itinerari per i quali possono registrare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e a quelli delle gestioni viaggiatori e bagagli.

Servizio diretto viaggiatori e bagagli italo-francese via Moncenisio, Ventimiglia e Sempione e fra Milano e Parigi, facoltativo via Moncenisio, Sempione e Gottardo

QUADRI DELLE CORRISPONDENZE

I. — Servizio via MONCENISIO

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Aix-les-Bains	Albertville	Ambérieu	Annecy	Annonay	Argentière	Autun	Avignon
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	—	—	—	—	—	—	—	—
Avenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Avigliana	—	—	—	—	—	—	—	—
Bardonecchia	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—
Bussoleno	—	—	—	—	—	—	—	—

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate e viceversa	Aix-les-Bains	Albertville	Ambérieu	Annecy	Annonay	Argentière	Autun	Avignon
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s.	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	c.s.a.r. (1)	—	—	—	—	c. s.	—	—
Ivrea	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno C.	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c.s.a.r. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulx	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—
Parma	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Pisa	c. s.	—	—	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto dal 1° giugno al 30 settembre.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Aix-les-Bains	Albertville	Ambérieu	Annecy	Annonay	Argentière	Autun	Avignon
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Ter.	c. s.	—	—	—	—	—	—	—
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—
Siracusa	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	c.s.a.r. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Varallo Sesia	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.

(1) Biglietti emessi soltanto dal 1° giugno al 30 settembre.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Beaune	Bellegardé (Ain)	Besançon-Viotte	Bourg	Chalon-sur-Saône	Chambéry	Chamonix	Collonges-Fontaines
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	—	—	—	—	—	—	—	—
Avenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Avigliana	—	—	—	—	—	—	—	—
Bardonecchia	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—
Bussoleno	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	—	—	—	—	c.s. a.r.	c. s.	—
Ivrea	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno C.	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Beaune	Bellegarde (Ain)	Besançon-Viotte	Bourg	Chalon-sur-Saône	Chambéry	Chamonix	Collonges-Fontaines
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r.	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulx	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—
Parma	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Pisa	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Ter.	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice — a. r. andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Beaune	Bellegarde (Ain)	Besançon-Viotte	Bourg	Chalon-sur-Saône	Chambéry	Chamonix	Collonges-Fontaines
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—
Siracusa	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia.	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c.s. a.r.	c. s.
Varallo Sesia	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio.	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Couzon (Loire)	Culoz	Dijon-Ville *via Mâcon*	Dijon-Ville *via St. Amour*	Dôle-Ville	Évian-les-Bains	Genève Cornavin	Givors
Alassio	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Alessandria	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Aosta	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Avenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Avigliana	—	—	—	—	—	—	—	—
Bardonecchia	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Bussoleno	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Genova P. P.	—	c. s.	c. s.	c. s. (1)	—	—	c.s.a.r.	—
Ivrea	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Livorno C.	—	—	—	—	—	—	c. s.	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Couzon (Loire)	Culoz	Dijon-Ville *via Mâcon*	Dijon-Ville *via St. Amour*	Dôle-Ville	Évian-les-Bains	Genève-Cornavin	Givors
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c. s. (1)	c. s.	c.s.a.r.	c. s. (1)	—	—	c.s.a.r.	c. s. (1)
Napoli	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Novara	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulx	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—
Parma	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Pisa	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—
Roma Ter.	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	c.s.a.r.	—
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.

(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.
(2) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Couzon (Loire)	Culoz	Dijon-Ville *via Mâcon*	Dijon-Ville *via St. Amour*	Dôle Ville	Évian-les-Bains	Genève Cornavin	Givors
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Siracusa	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Torino P. N.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c.s. a.r.	c. s.
Varallo Sesia	—	—	—	—	—	—	c. s.	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (2)	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.

(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.
(2) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Grenoble	Jarrie Vizille	La Praz	Lyon Brotteaux	Lyon Perrache	Lyon S. Clair	Lyon Vaise	Mâcon
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	—	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r.	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Avenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Avigliana	—	—	c. s.	—	—	—	—	—
Bardonecchia	c. s.	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Bussoleno	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r.	—	—	c. s.
Genova P. P.	—	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r.	—	—	c. s.
Ivrea	c. s.	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—

c. s. – corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Grenoble	Jarrie Vizille	La Praz	Lyon Brotteaux	Lyon Perrache	Lyon S. Clair	Lyon Vaise	Macon
Livorno C.	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c. s.	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.
Napoli	—	—	—	c. s. (1)	c s.	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	c. s.	—	—	c. s. (1)	c s.	—	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulx	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—
Parma	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Pisa	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Ter.	—	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r.	—	—	c.s.
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. - corsa semplice. — a. r. - andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Grenoble	Jarrie Vizille	La Praz	Lyon Brotteaux	Lyon Perrache	Lyon S. Clair	Lyon Vaise	Mâcon
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—
Siracusa	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia.	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	c.s. a.r.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c.s. a r.	c. s.	c. s.	c. s.
Varallo Sesia	c. s.	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Venezia	—	—	—	c s. a.r. (1)	c.s. a.r.	—	—	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio.	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. - corsa semplice — a. r. - andata o ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Melun via Mâcon	Melun via St. Amour	Montmélian	Montpellier	Moutiers Salins	Nevers	Nimes	Paris via Mâcon
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Aosta	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Avenza	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Avigliana	—	—	—	—	—	—	—	—
Bardonecchia	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Bussoleno	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Catania	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
Genova. P. P.	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
Ivrea	—	—	—	—	—	—	—	c. s.

c. s. - corsa semplice — a. r. - andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Melun via Mâcon	Melun via St. Amour	Montmélian	Montpellier	Moutiers Salins	Nevers	Nimes	Paris via Mâcon
Livorno C.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Messina	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Milano C.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c s. a.r. (3)
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Novara	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Oulx	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Parma	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Pisa	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	c. s. 2)
Roma Ter.	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	c. s.

c. s. - corsa semplice — a. r. - andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.
(2) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.
(3) Biglietti valevoli facoltativamente via Moncenisio, Sempione o Gottardo (Ord. di Servizio 312-1910).

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Melun *via Mâcon*	Melun *via St. Amour*	Montmélian	Montpellier	Moutiers Salins	Nevers	Nimes	Paris *via Mâcon*
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Siracusa	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
Spezia.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Torino P. N.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.
Varallo Sesia	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r.
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Viareggio.	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)

c. s. - corsa semplice — a. r. - andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Paris *via St. Amour*	Pontanevaux	Rive de Gier	Sain Bel	Saint Béron	Saint Etienne	Saint Georges de Commiers	Saint Jean de Maurienne
Alassio	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Avenza	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Avigliana	—	—	—	—	—	—	—	—
Bardonecchia	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Bari	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Bussoleno	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Ivrea	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—

c. s. – corsa semplice.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Paris via St. Amour	Pontanevaux	Rive de Gier	Sain Bel	Saint Béron	Saint Étienne	Saint Georges de Commiers	Saint Jean de Maurienne
Livorno C.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Messina	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c s. a. r. (2)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Napoli	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Novara	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Oulx	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c. s.
Palermo	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Parma	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Pisa	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Ter.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
S. Remo	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—

c. s. - corsa semplice. — a. r. - andata e ritorno.

(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

(2) Biglietti valevoli facoltativamente via Moncenisio, Sempione o Gottardo. (Veg. Ord. di Serv. 342-1910).

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Paris via St. Amour	Pontanevaux	Rive de Gier	Saint Bel	Saint Béron	Saint Étienne	Saint Georges de Commiers	Saint Jean de Maurienne
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—
Siracusa	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Varallo Sesia	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — corsa semplice.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Saint Michel	Saint Pierre d'Albigny	Saint Rambert en Bugey	Tarare	Valence	Vesoul	Vichy	Vienne	Villefranche sur Saône	Voiron
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avigliana . . .	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bardonecchia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bussoleno . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P.P. . .	—	—	—	—	—	—	c s.a.r.	—	—	—
Ivrea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — corsa semplice — a. r. — andata e ritorno.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Saint Michel	Saint Pierre d'Albigny	Saint Rambert en Bugey	Tarare	Valence	Vesoul	Vichy	Vienne	Villefranche sur Saone	Voiron
Livorno C.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	—	—	—	c. s.	—	—	c.s. a.r.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulx	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Parma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pisa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Ter.	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (2)	—	—	—
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — corsa semplice — a. r. — andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.
(2) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Saint Michel	Saint Pierre d'Albigny	Saint Rambert en Bugey	Tarare	Valence	Vesoul	Vichy	Vienne	Villefranche sur Saône	Voiron
S. Margherita. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siracusa. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.	c. s.	c. s.	c. s.
Varallo Sesia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona P.V. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. — corsa semplice — a. r. — andata e ritorno.

II. — Servizio via VENTIMIGLIA.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Beaulieu	Cannes	Marseille St. Charles	Menton	Menton Garavan	Monaco	Montecarlo	Nice	Paris	St. Raphael Valescure	Toulon
Alassio	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—
Albenga	—	—	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	—
Alessandria	—	—	c.s.a.r. (2)	—	—	—	—	c.s.a.r.	—	—	—
Aosta	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Bari	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Bologna	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Bordighera	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c. s.	c.s.a.r	c.s.a.r.	c. s.	—	c. s.
Brindisi	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Bussoleno	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Genova. P. P.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.	c. s.	—	c. s.
Ivrea	—	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Messina	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	s.	c.s.a.r.	—	—	c. s. (2)
Napoli	—	c. s. (2)	c.s.a.r.	c. s. (1)	—	—	c. s.	c.s.a.r	—	—	—

c. s. - corsa semplice — a. r. - andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.
(2) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Beaulieu	Cannes	Marseille St. Charles	Menton	Menton Garavan	Monaco	Montecarlo	Nice	Paris	St. Raphael Valescure	Toulon
Nervi	—	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.		—	—
Oneglia	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	—
Ospedaletti L. .	—	c. s.	c. s.	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c. s.	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c. s.	—	c. s.
Palermo. . . .	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	c. s	c. s.	—	c. s.	c. s.	—	—	—
Pisa	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. a.r	—	—	—
Porto Maurizio .	—	—	c. s.	c s.	c. s.	c. s	c. s.	c. s.	—	—	—
Rapallo	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	c. s.	c. s.	c. s. (2)	—	—	—
Roma Term. . .	—	c. s.	c.s.a.r.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.	c. s.	—	c. s.
S. Pier d'Arena .	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	—
S. Remo . . .	c. s. / a. r.	c.s.a.r.	c. s.	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c.s.a.r	c.s.a.r.	c. s.	c. s. / a. r.	c. s.
S. Margherita L.	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	c. s.	c. s.	c. s. (2)	—	—	—
Savona	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	c. s.
Sestri Lev. . .	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	c. s.	c. s.	c. s. (2)	—	—	—
Spezia	—	—	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Torino P. N. . .	—	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c. s.	c.s.a.r.	c.s.a.r.	c.s.a.r	—	—	—
Venezia . . .	—	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	—	—	—	c.s.a.r.	—	—	—
Verona P. V. . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—

c. s. - corsa semplice — a. r. - andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.
(2) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.

III. — Servizio via SEMPIONE

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Annemasse	Argentière	Bains-d'Evian-halte	Chamonix	Dijon Ville	Evian-les-Bains	Genève-Eaux Vives	Lugrin Tour Ronde
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—
Arona	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—
Baveno	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—
Domodossola	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Firenze S. M. N.	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Genova P. P.	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Luino	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r. (1)	c. s.	c. s.	c. s.
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. - corsa semplice — a. r. - andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dalla Francia all'Italia.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Annemasse	Argentière	Bains-d'Evian-halte	Chamony	Dijon Ville	Évian-les-Bains	Genève Eaux Vives	Lugrin Tour Ronde
Pallanza	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Parma	—	—	—	—	—	—	—	—
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Term.	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende	—	—	—	—	—	—	—	—
Stresa	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Varese	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. = corsa semplice.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Meillerie	Paris	Petite Rive Maxilly lalte	Pontarlier	St. Cergues	St. Gingolph	Thonon les Bains
Ancona	—	c. s.	—	—	—	—	—
Arona	—	c. s.	—	—	—	—	—
Bari	—	c. s.	—	—	—	—	—
Baveno	—	c. s.	—	—	—	—	—
Bologna	—	c. s.	—	—	—	—	—
Brindisi	—	c. s.	—	—	—	—	—
Domodossola	c. s.	c.s. a.r.	c. s.	c. s.	c. s,	c. s.	c. s.
Firenze S. M. N.	—	c.s. a.r.	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	c.s. a.r.	—	—	—	—	—
Luino	—	c. s.	—	—	—	—	—
Milano C.	c. s.	c.s. a.r. (1)	c. s.	c. s,	c. s.	c. s.	c. s.
Napoli	—	c.s. a.r.	—	—	—	—	—
Novara	—	c. s.	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.

(1) Biglietti valevoli facoltativamente via Moncenisio, Sempione o Gottardo (Veggasi Ordine di Servizio 342-1910).

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Meillerie	Paris	Petite Rive Maxilly halte	Pontarlier	St. Cergues	St. Gingolph	Thonon les Bains
Pallanza F. T.	—	c. s.	—	—	—	—	—
Parma	—	c. s.	—	—	—	—	—
Piacenza	—	c. s.	—	—	—	—	—
Roma Term.	—	c.s. a.r.	—	—	—	—	—
Sesto Calende	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Stresa	—	c. s.	—	—	—	—	—
Varese	—	c. s.	—	—	—	—	—
Venezia	—	c.s. a.r.	—	—	—	—	—
Verona P. V.	—	c. s.	—	—	—	—	—

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi soltanto nel senso dall'Italia alla Francia.

Ordine di Servizio N. 46. (SERVIZIO VIII).

Servizio internazionale. Ammissione di Lodi alla tariffa eccezionale pei trasporti a piccola velocità ed a vagone completo di filati di canapa, lino, ecc.

La stazione di *Lodi* viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 13 dei servizi italo-svizzero, italo-germanico ed italo-francese (P. L. M.), N. 4 (ristampata col 3° supplemento) del servizio italo-austro-ungarico e n. 3 del servizio italo-ungherese via Fiume { Ancona / Venezia } pei trasporti a P. V. ed a *vagone completo di filati di canapa, di lino, ecc.*

In conseguenza, nelle pagine *279* della tariffa diretta italo-svizzera, *276* di quella italo-germanica, *204* di quella italo-francese (P. L. M.), *247* di quella italo-austro-ungarica, e *41* di quella italo-ungherese, nelle rispettive tariffe eccezionali si dovrà aggiungere, alla sede opportuna, la predetta stazione coi relativi prezzi per quintale, rispettivamente qui appresso indicati :

Tariffa eccezionale N. 13 Italo-Svizzera

Lodi (*)	Chiasso	L. 0.87	per quintale
	Pino	» 1.21	
	Iselle	» 1.45	

(*) A datare dal 22 febbraio 1911.

Tariffa eccezionale N. 13 Italo-Germanica

Lodi (*)	Chiasso	L. 0.87	per quintale
	Peri	» 1.56	

(*) A datare dal 15 marzo 1911.

Tariffa eccezionale V. 13 Italo-Francese (P. L. M.)
(Edizione 1° gennaio 1907)

Lodi (*)	Ventimiglia	L. 2.19	per quintale
	Modane	» 2.03	
	Iselle	» 1.45	

(*) A datare dal 1° marzo 1911.

Tariffa eccezionale N. 4 Italo-Austro-Ungarica
(ristampata col 3° supplemento)

Lodi (*)	Peri	L. 1.56	per quintale
	Pontebba	» 2.75	
	Cormons	» 2.51	

(*) A datare dal 1° marzo 1911.

Tariffa eccezionale N. 3 Italo-Ungherese via Fiume Ancona Venezia

Lodi (*)	Ancona	L. 2.49	per quintale
	Venezia	» 1.88	

(*) A datare dal 1° marzo 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 47. (SERVIZIO II).

Variazioni al testo della Nomenclatura dei conti dall' esercizio 1910-11.

(Vedi Ordini di Servizio N. 127, 190, 205, e 302 del 1910).

☞ Pag. 38. — Il conto 18 di spesa viene modificato come in appresso:

Il Sottoconto *C* è soppresso, e le partite che vi venivano assegnate dovranno imputarsi al sottoconto *B* che pertanto muterà la sua denominazione nella seguente:

« *B*) Eseguita dall'industria privata ».

conservando però i presistenti sottoconti ed i relativi numeri di partitario dal 553 al 559 inclusivi.

L'annotazione posta di fianco al predetto Sottoconto *B* sarà quindi completata coll'aggiunta seguente: « nonchè le somme per lavori, somministrazioni di materiali e prestazioni dell' Amministrazione per riparazioni eseguite dall'industria privata.

Pag. 60. — Viene istituito il nuovo conto fuori bilancio:

34. Cassa Depositi e Prestiti. Fondo di riserva del tronco Desenzano-Lago di Garda, col N. 1034 di partitario e colla annotazione: « Usato esclusivamente dal Servizio centrale II ».

Ordine di Servizio N. 48. (Servizio VIII).

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera via Modane e via Ventimiglia-Ginevra per viaggiatori e bagagli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 384-1908).

Col 1° febbraio 1911 venne attivato un supplemento alla tariffa del Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Modane-Ginevra, edizione 1° gennaio 1909, col quale si è istituito il Servizio di registrazione diretta dei bagagli fra Bordighera, S. Remo e Ventimiglia e talune stazioni svizzere del lago di Ginevra, anche per la via di Ventimiglia-Ginevra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni viaggiatori e bagagli.

Ordine di Servizio N. 49. (Servizio VII).

Estensione di servizio a Riva Trigoso.

La stazione di Riva Trigoso, della linea Genova-Pisa, attualmente abilitata ai servizi viaggiatori, bagagli e cani, merci a Grande Velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 1000 e composti di colli non superanti i kg. 100 cadauno, ed a P. V. Ordinaria limitatamente ai trasporti a vagone completo per conto della Società esercente i bacini di carenaggio e della Fabbrica Nazionale di Prodotti chimici, sedente in Genova, eseguiti in base alle norme di cui a pag. 5, Avvertenza C,

del Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908), a datare dal 1° Marzo 1911, ferme restando le abilitazioni e limitazioni di cui sopra, viene altresì ammessa al servizio delle merci a P. V. Ordinaria in collettame, limitamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 100 cadauno.

In conseguenza di ciò, nel Prontuario predetto, a pag. 78, la nota (11) in calce dovrà essere modificata come in appresso:

(11) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 100 cadauno, ed a quelli a vagone completo per conto della Società esercente i bacini di carenaggio e della Fabbrica Nazionale di Prodotti Chimici, sedente in Genova, eseguiti, questi ultimi, in base alle norme di cui a pag. 5 Avventenza C.

Circolare N. 19. (Servizio I).

Furti in ferrovia.

La stampa estera, e specialmente quella Inglese, si è in più occasioni occupata dei furti che si commettono sulle Ferrovie Italiane nei bagagli dei viaggiatori, emettendo giudizi assai sfavorevoli sull'onestà del personale addettovi. In questi ultimi tempi, poi, come risulta da recenti pubblicazioni, essa si è data, più che mai, ad accogliere, senza alcun controllo, qualunque accusa le venga presentata su tale argomento.

Il linguaggio di detta stampa è certo improntato a grande esagerazione, del tutto sproporzionata alla realtà dei fatti, dappoichè in effetto i reclami pervenuti in proposito si sono mantenuti in proporzioni non elevate rispetto al grande numero delle spedizioni di bagaglio che si effettuano e rispetto a quanto avviene negli altri paesi. E ciò senza tenere conto che in molti casi i furti denunciati dai viaggiatori si sono verificati fuori dell' ambito ferroviario o sono stati addirittura simulati.

Non è meno vero però, che tali pubblicazioni producono all' estero una disastrosa impressione, con gravissimo disdoro del nostro Paese e degli agenti ferroviari in particolare.

Ciò deve far persuaso il personale della necessità che non

sia più data occasione al ripetersi di tali pubblicazioni e poichè, pur troppo, nonostante il miglioramento verificatosi si lamenta ancora il verificarsi di manomissioni non solo nei bagagli, ma anche nelle merci, è necessario che tutti gli agenti si compenetrino e si ricordino sempre dello stretto dovere che loro incombe di adoperarsi acchè i furti possano essere sempre e dovunque impediti e, ove malauguratamente avvengano, gli autori di essi non restino impuniti. Epperò stimo opportuno di muovere, come faccio con la presente, un diretto appello a tutto il personale, perchè appunto cooperi a conseguire l'intento, vigilando e svelando l'opera delittuosa di pochi disonesti che, nel giudizio superficiale dei più, coinvolge l'onorabilità ed il prestigio dell'intera classe.

Sono certo pertanto che il personale comprenderà come una tale sua cooperazione risponda tanto alla tutela del suo buon nome, quanto all'interesse del Paese, e confido che esso presterà volonteroso la sua opera pel conseguimento del duplice intento.

Distribuita al personale al quale non viene distribuito il Bollettino.

Circolare N. 20. (Servizio X).

Norme per il ricevimento, il collaudo e la riparazione durante il periodo di garanzia delle caldaie nuove di scorta.

Si notifica che è stata pubblicata la Istruzione contenente le « Norme per il ricevimento, il collaudo e la riparazione, durante il periodo di garanzia, delle caldaie nuove di scorta ».

La distribuzione di detta pubblicazione sarà fatta a cura del Servizio Centrale X il quale provvederà che ne sia consegnata copia anche agli agenti delle classi 26, 27 e 28 nonchè ai Capi Tecnici e Capi Squadra delle Officine del materiale rotabile.

Circolare N. 21. (SERVIZIO VIII).

Spedizioni ritirate prima della partenza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

Per l'esatta applicazione dell'art. 6 delle Norme pel servizio contabile delle gestioni merci, si avverte che agli effetti delle disposizioni contenute nel Testo Unico delle leggi sul bollo, nei casi di annullamento di spedizioni, oltre ai diritti di cui all'art. 96 delle tariffe e condizioni pei trasporti dovrà essere sempre riscossa la tassa di bollo.

Analoga annotazione dovrà pertanto essere praticata nella opportuna sede dell'articolo precitato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Merci infiammabili, combustibili e altrimenti pericolose — Presunzione di irresponsabilità della Ferrovia pel loro incendio.

L'art. 130 *delle Tariffe, in relazione al disposto dell'art.* 401 *Cod. comm., stabilisce una presunzione* juris *di irresponsabilità a favore del vettore per il trasporto di determinate merci e per il loro modo di spedizione.*

Al vettore spetta di stabilire la possibilità che il danno provenga della natura della merce o dal modo di spedizione; al mittente incombe di escludere tale possibilità in modo positivo, perchè abbia a ritenersi la responsabilità del vettore.

Fra la inosservanza dei regolamenti che si imputa alla Ferrovia e il danno di cui si chiede il risarcimento deve esistere un nesso di causa ad effetto.

Le considerazioni del giudice del merito addotte ad abbondanza e che non costituiscono il fondamento della decisione, per quanto erronee, non inducono la nullità della sentenza.

CASSAZIONE DI TORINO - udienza 28 aprile 1210 - GIORCELLI ff. di P.; AVENATI est.; EUSTACCHIO P. M. (concl. conf.). — SOCIETÀ TRANSITO c. FERROVIE DELLO STATO.

Ritenuto che nel 15 gennaio 1908 ad istanza della Società Transito aveva luogo una spedizione da Genova di 10 fusti di alcool del peso lordo dichiarato di kg. 6827 e peso netto riconosciuto in partenza di kg. 5368 diretta alla Ditta Martini Rossi in Pessione. Durante il viaggio e nella Stazione di Novi Ligure il carro su cui si trovavano le botti si incendiò, il carico andò distrutto. La Società richiede alla Amministrazione ferroviaria il prezzo della merce perduta ed il risarcimento dei danni. Dall'attrice si deducevano capitoli di interrogatorio per stabilire che il vagone su cui erano state collocate le botti non era posto lontano dalla locomotiva nè fra due vagoni coperti e che il fuoco nel vagone

sarebbe stato avvertito solo tre quarti d'ora dopo l'arrivo del treno a Novi. Si proponeva la prova testimoniale per accertare che dopo eseguito il caricamento dei fusti, gli agenti della Ferrovia nulla ebbero ad osservare circa il modo con cui i fusti erano caricati e disposti, accettata la consegna coprirono il carro col copertone di proprietà dell'Amministrazione, che usandosi per il trasporto dell'alcool dei fusti in ferro, questi sono disposti in senso trasversale. Dall'Amministrazione si conchiudeva per il rigetto delle instanze attrici sostenendo che l'incendio fosse derivato da difetto di caricamento e preparazione dei fusti onde lo spandimento dell'alcool pel piano del carro ed il conseguente incendio; perciò dovendo la causa del danno porsi a carico della Ditta si richiedeva la sua condanna al rimborso di L. 2964,49 importo dei guasti sofferti dall'Amministrazione. Pronunziava il Tribunale di Genova con sentenza 18 dicembre 1908 con la quale si rigettava la domanda attrice ed anche l'istanza riconvenzionale dell'Amministrazione. Si osservò dal Tribunale che nella specie si trattava di trasporto di materie infiammabili, il che avviene a rischio e pericolo del mittente onde per la responsabilità della Ferrovia debba stabilirsi la di lei colpa; che la Ditta riteneva sussistente la colpa perchè constava come in quella circostanza si fosse bruciato un copertone onde arguiva del caricamento dei fusti su di un vagone scoperto, ma tale circostanza di fatto si riteneva esclusa dal Tribunale perchè il copertone bruciato apparteneva ad altro carro. Si rilevava come dal processo verbale risultasse che per il carico si era adibito un vagone coperto e che l'incendio si era manifestato assai dopo l'arrivo a Novi e quando già il vagone carico dei fusti era stato isolato onde fosse indifferente la circostanza dedotta a prova dalla Società relativa a che il vagone sarebbe stato attaccato in prossimità alla macchina. Si riteneva dal Tribunale più verosimile l'ipotesi proposta dall'Amministrazione secondo la quale l'incendio sarebbe stato occasionato dallo spandimento dell'alcool sul pavimento del vagone per modo che mediante le scintille sprigionatesi dal cuscinetto di ghisa per l'azione del freno si potè facilmente comunicare il fuoco. Si osservava però che questa non era che una supposizione onde rimanesse ognora l'incertezza nella causa dell'incendio che doveva quindi ascriversi a caso fortuito. Contro la sentenza del Tribunale fu interposto appello dalla Società, insistendosi nella condanna dell'Amministrazione, da questa si ripeteva la domanda riconvenzionale e in via subordinata si deduceva la prova

per testi onde stabilire che il fuoco erasi sviluppato nel carro portante i fusti di alcool danneggiando anche altro carro, che non appena furono avvertite le fiamme uscenti dall'interno del vagone, questo fu isolato sotto la colonna d'acqua che ciò non era valso a calmare l'incendio onde i fusti scoppiavano con grave danno. Pronunziava la Corte di Genova con sentenza in data 28 giugno 1909 con la quale si confermava la pronunzia del Tribunale. Osservava la Corte come fosse riconosciuto dai contendenti che l'art. 130 della tariffa forma deroga al disposto dell'art. 400 Cod. comm., onde per la responsabilità dell'Amministrazione debba provarsi la sua colpa, che ad un tale effetto si adducevano nel 1° giudizio dalla Ditta due circostanze e cioè: 1° l'essere stati caricati i fusti su vagone coperto con copertone e secondariamente che si fosse collocato il vagone poco distante dalla locomotiva; che la Ditta quanto al 1° punto riconosceva nel giudizio d'appello che i fusti erano stati caricati su vagone chiuso siccome si affermava dalla Amministrazione, ma sosteneva l'appellante che ciò era contrario ai regolamenti. La Corte riconosceva tale violazione delle norme regolamentari, riteneva però che per derivarne un nesso di causa ad effetto tra la detta violazione ed il fatto dannoso; tale nesso veniva escluso dalla Corte in base al modo in cui si era manifestato l'incendio cosicchè non rimanevano che delle supposizioni vaghe ed incerte e mancava sempre il fatto dell'uomo certo e determinato che costituisce la causa diretta dell'evento dannoso tanto più che nella specie si aveva il concorso delle parti nell'inosservanza dei regolamenti perchè la Ditta aveva provveduto coll'opera del proprio personale al caricamento dei fusti. Si prendevano anche dalla Corte in esame le deduzioni di prova fatte dalla Ditta e si riteneva che contenessero circostanze irrilevanti siccome la posizione del carro nel convoglio oppure si riferissero a fatti già constatati nel verbale di inchiesta. Contro la sentenza della Corte di Genova ha presentato ricorso in Cassazione la Società Transito sostenendo con il 1° mezzo la violazione degli articoli 517, 361 Cod. proc. civ. e 130 delle Tariffe. Col 2° mezzo la violazione della condizione G.; allegato 9, categoria 9ª, regolamento maggio 1908 sopra il trasporto delle merci pericolose e nocive, violazione degli articoli 1226 e 1672 Cod. civ. Col 3° mezzo violazione degli articoli 517 Cod. proc. civ., 1269, 1867, 1228 e 1151 Cod. civ. La Corte sentita alla pubblica udienza la relazione della causa fatta dal Consigliere Avenati Bassi. Inteso per la

ricorrente l'Avv. Pietro Cogliolo e per la controricorrente l'avvocato Massimiliano Tondi. Sentito per il Pubblico Ministero il sostituto Procuratore Generale Cav. Eustacchio Gonella che conchiuse per il rigetto del ricorso. *Attesochè nel 1° mezzo* sostiene la ricorrente che per regola generale sta la responsabilità dell'Amministrazione art. 400 Cod. comm. in rapporto a tale regola si abbia la eccezione di cui all'art. 130 delle Tariffe ferroviarie che determina l'irresponsabilità dell'Amministrazione per le materie infiammabili. Ora l'eccezione deve essere interpretata rigorosamente e i dati di fatto ad essa relativi devono provarsi dalla ferrovia e poichè per l'art. 130 succitato l'Amministrazione è esonerata da responsabilità in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza della proprietà pericolosa delle merci stesse e del loro modo di imballaggio, la constatazione di queste circostanze incombeva alla Ferrovia. Siccome una condizione per escludere la sua responsabilità, ed a questo riguardo ritiene la ricorrente che nulla consti in causa essendosi nella sentenza denunziata ritenuto che non si possa conoscere la causa dell incendio. Pertanto si sarebbe dalla Corte d'appello ammessa l'irresponsabilità delle Ferrovie senza il concorso delle condizioni volute dalla legge art. 130, nè si sarebbe in proposito dalla Corte addotta motivazione. Dalla parte controricorrente si osserva che la condanna dell'Amministrazione doveva dipendere dalla sua colpa, che nella specie questa venne esclusa nella sentenza perchè in seguito ad esame dei fatti si ritenne che l'incendio si era appreso all'alcool prima che al carro o meglio che il fuoco si era appreso più facilmente al carro, perchè qualche favilla fortuitamente venuta in suo contatto lo aveva trovato intriso di alcool. Il Collegio Supremo osserva che in realtà nella sentenza denunziata si dice non essere provato dagli atti che vi sia stata colpa da parte dell'Amministrazione ed il motivo di tale affermazione si è l'incertezza sulla causa dell'incendio.

« Invero dal Giudice del merito si apprezzano le considerazioni « esposte dalla Società attrice e si ritiene che esse contengono solo « una ipotetica supposizione di fronte alla quale si presentasse più « verosimile l'ipotesi avanzata dalla Ferrovia che uno spandimento « di liquido fosse avvenuto il che per l'assorbimento fattone dal « legno del carro abbia reso più facile l'accensione dello stesso al con- « tatto di qualche scintilla lanciata dalla macchina in manovra ». Adunque poichè nello stato della causa non si potevano fare che delle ipotesi, si ritenne esclusa la colpa della Ferrovia. Ma la parte ricor-

rente sostiene che appunto per aversi semplici supposizioni si dovesse dichiarare la responsabilità della Ferrovia, perchè a questa incombeva lo stabilire le condizioni di cui all'articolo 130 della tariffa e cioè che l'incendio fosse stato la conseguenza della proprietà delle merci o del loro imballaggio, il che non venne da essa eseguito.

Così posta la questione è irrilevante, in riguardo ad essa, che nella sentenza denunziata siasi ritenuta esente da colpa la Ferrovia, giacchè quell'affermazione non fu già motivata da che in fatto siasi ritenuta esclusa la colpa dell'Amministrazione, ma solo per l'incertezza sulla causa dell'incendio, si applicò la presunzione di irresponsabilità. Quindi rimane a vedere, secondochè sostiene la ricorrente, se tale presunzione si potesse applicare e cioè se alla affermazione anzidetta, quale è espressa e ritenuta nella sentenza denunziata, dovesse precedere l'indagine circa un obbligo di prova imposto dall'Amministrazione a senso dell'articolo 130 suaccennato in riguardo alle condizioni ivi espresse e se al proposito incombesse alla Ferrovia di dare prova piena o fossero sufficienti semplici presunzioni. Attesochè in relazione al disposto dell'articolo 401 del Codice di commercio venne stabilito all'art. 130 delle tariffe la presunzione *juris* in favore del vettore la quale ha per effetto di liberare questi dall'obbligo di provare la sua irresponsabilità e di porre a carico del mittente la prova contraria della colpa del vettore.

Nell'art. 130 della tariffa sono considerate più quantità di merci e per alcune si dice che l'irresponsabilità della Ferrovia sussiste in quanto il danno derivato sia la conseguenza della natura delle merci o del modo di spedizione, e quanto alle merci infiammabili o pericolose, che sono quelle di cui ora si tratta, è detto che la Ferrovia non può essere tenuta responsabile in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza della proprietà pericolosa delle merci stesse o del loro imballaggio. Ora l'assunto della ricorrente consiste nel sottoporre l'applicazione della presunzione *juris* in favore della Ferrovia alla prova che questa debba dare in causa per la quale risulti che il danno avvenne per le cause contemplate nell'art. 130. Ma tale assunto è inammissibile perchè annullerebbe il concetto precipuò che il legislatore si era proposto, giacchè se la Ferrovia dovesse ognora stabilire che il danno è derivato dalla natura delle merci o dal modo di spedizione verrebbesi a farle carico in sostanza ed in ogni caso di escludere la propria colpa e non avrebbe senso la presunzione *juris* d'irresponsabilità del vettore. Non è ammissibile una interpretazione della legge per cui sarebbe

tolta ogni importanza alla legge stessa col riconoscersi una contraddizione nello stesso disposto. Però ponendo in relazione la lettera della legge con l'intenzione del legislatore si evince come siasi determinata come norma per le materie indicate nell'art. 130 la presunzione di irresponsabilità del vettore e attesa l'importanza di questo fatto, la difficoltà in genere di stabilire nell'affrettato movimento ferroviario, la verità delle cose si ritenne che per giustificare l'applicazione della presunzione si dovesse avere qualche indizio che facesse scorgere una probabilità circa l'esistenza di quella causa di danno accennata nello stesso art. 130 la quale probabilità deve stabilirsi dalla Ferrovia ed incombe poi al mittente di escluderla in modo positivo perchè abbia a ritenersi la responsabilità del vettore.

Una tale interpretazione della legge è sopratutto ammissibile in riguardo alle materie infiammabili per le quali precisamente nel citato articolo si accenna alla possibilità che il danno sia derivato dalla natura delle merci o dal modo di spedizione, nel che non si comprende il concetto di una prova piena e stabilita; persuade inoltre nello stesso senso la regola d'ermeneutica secondo cui è da adottarsi quell'interpretazione che evita l'assurdo e per la quale *dispositio justinatur.*

Ora nella sentenza denunziata si accenna a molte circostanze di fatto rilevate dal verbale d'inchiesta, le quali appunto nel concetto della Corte costituiscono indizi per cui si ha a presumere che le botti non fossero diligentemente assicurate, onde lo spandimento dell'alcool e la facilità dell'accensione. Essendosi così ritenuta sussistente una probabile relazione di casualità tra l'opera del mittente, imballaggio delle botti, e l'incendio, sorge la presunzione *juris* in favore del vettore nè a questi incombeva di dare prove più precise e determinate circa le condizioni espresse nell'art. 130 delle tariffe e ciò stante l'onere della prova circa la colpa della Ferrovia passava senz'altro a carico del mittente. Pertanto il primo mezzo deve essere rigettato. Nel secondo mezzo si sostiene che essendo certa in causa la colpa della Ferrovia per aver trasportato l'alcool in vagone chiuso e coperto, anzichè in vagone aperto e con copertoni come è prescritto dai regolamenti, si dovesse dalla Ferrovia per essere esente da responsabilità provare che tale colpa era stata senza conseguenza.

Attesochè è certa l'inosservanza dei regolamenti da parte della Ferrovia ed il Giudice di merito ritenne che non vi fosse nesso di causa ad effetto tra tale inosservanza ed il danno perchè il fuoco

si era bensì manifestato nell'interno del vagone, ma ritenne per diverse argomentazioni che il fuoco fosse stato comunicato dall'esterno e l'incendio fosse derivato da difetto d'imballaggio.

La Corte ebbe a desumere tale convincimento dal modo in cui si era a tutta prima rilevato l'incendio, dal luogo in cui il vagone era stato collocato, dal lungo tempo trascorso dall'arrivo del vagone alla stazione di Novi, prima che si avvertisse l'incendio ed in sostanza ebbe ad escludere ogni importanza alla qualità del vagone adoperato pur rimanendo sempre incerta la causa dell'incendio.

Pertanto anche il secondo mezzo non è accoglibile.

Nel terzo mezzo si censura una considerazione della sentenza nella quale si accenna a colpa aquiliana che sarebbe ascritta all'Amministrazione mentre nella specie si trattava di colpa contrattuale. Ma tale censura non ha importanza perchè la considerazione anzidetta fu esposta nella sentenza ad abbondanza e non costituisce il fondamento della decisione, il quale invece tutto si riassume nell'irrilevanza delle prove dedotte dalla Transito per provare la colpa della Ferrovia e nella mancanza di prova in causa su tale punto. Il che era sufficiente alla decisione della controversia ed appariva superflua ogni altra considerazione.

Per questi motivi, rigetta ecc.

MASSIMARIO.

Personale - Processo penale - Costituzione parte civile - Mandato speciale direttore generale - Funzionari servizio legale.

Il Direttore generale delle Ferrovie di Stato quante volte rilascia mandati per essere rappresentato in un giudizio penale come parte civile, non ha bisogno di far autenticare da Notaio la propria firma (Art. 48 Cod. Proc. Civ. e Art. 79 legge 7 Luglio 1907 N. 429). Ciò a prescindere dalla considerazione che se i mandatari sono avvocati appartenenti al Servizio Legale delle FF. di Stato, la loro presenza in qualsiasi causa risulta giustificata dalla stessa loro qualità che sia nota al Collegio giudicante (Art. 69 ora citato ultimo capoverso).

CORTE DI APPELLO DI MILANO — 2 Settembre 1910 - Processo MAGAGNOTTO ed altri.

Personale – Rifiuto di prestare servizio per malattia – Vivace rimprovero dei superiori – Querela per diffamazione ed ingiurie – Inesistenza di reato.

Il superiore, nel redarguire — sia pure vivacemente — un inferiore, perchè ritiene che questi tenti sottrarsi al servizio adducendo una malattia, non può aver l'animo di ingiuriare, bensì quello di correggere, epperò non v'ha luogo a condanna nè per diffamazione nè per ingiurie (1).

TRIBUNALE PENALE DI TARANTO – 26 Gennaio 1910 – FASSIO.

(1) Il macchinista Foriani, dichiarandosi ammalato per ferita alla mano sinistra, si rifiutò di effettuare un treno; ed i suoi capi immediati, non prestandogli fede, lo redarguirono con parole e frasi alle quali egli volle attribuire significato offensivo. Facendosi forte di una attestazione di malattia da parte dell'Ufficio Sanitario, il Forlani si querelava e costituiva parte civile contro i suoi superiori. Il Tribunale di Taranto, in riforma della sentenza di condanna del Vice-Pretore mandò assolti gli imputati per inesistenza di reato.

Personale – competenze accessorie – Lavoro straordinario – Premi.

L'Amministrazione non è obbligata a corrispondere, a favore di una determinata categoria di agenti (nella specie, capi d'arte delle Officine di Pietrarsa e Granili) compensi per lavoro straordinario eseguito con qualche continuità, avendo l'Art. 193 del Regolamento sulle competenze accessorie, disciplinato e concretato il patto di prestazione d'opera, statuendo appositi premi.

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI – 27 Dicembre 1907 – SCOGNAMIGLIO ed altri.

Personale – Infortuni sul lavoro – Violazione di regolamento.

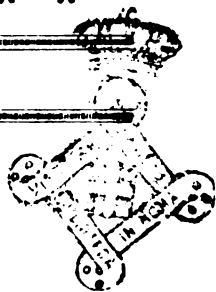
Non può considerarsi infortunio indennizzabile, a' sensi della legge (Testo Unico) 31 Gennaio 1904 N. 51, quello patito da un operaio il quale, allontanandosi dal luogo ove prestava il suo lavoro, si vale arbitrariamente di un treno e tenta di discendere da esso mentre è in moto.

CORTE DI APPELLO DI PARMA – 6 Dicembre 1910 – FERROVIE DI STATO – GATTI Ved. LOSIO.

ANNO IV - N. 9. 2 MARZO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

LEGGE *N. 71 del 9 febbraio 1911 che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, e il bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato, per l'esercizio 1910-1911* . . . Pag. 59

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 50. — Apertura all'esercizio del tronco Naro-Canicattì della linea a scartamento ridotto Girgenti-Favara-Naro-Canicattì. Pag. 125
Ordine di Servizio N. 51. — Attivazione del doppio binario sui tratti Vicenza-Carmignano di Brenta e Fontaniva-Cittadella. Soppressione del Bivio Bertesina e trasformazione del Bivio Vicenza in doppio Bivio Bacchiglione . . . . » 134
Ordine di Servizio N. 52. — Servizio di transito via Cormons . . . » 136
Ordine di Servizio N. 53. — Trasformazione in stazione della fermata di Rigoli . . . . » 137
Ordine di Servizio N. 54. — Biglietti d'abbonamento speciali . . . » 138
Ordine di Servizio N. 55. — Estensione del servizio cumulativo con la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 56 — Servizio Italo-germanico . . . . . . » 139
Ordine di Servizio N. 57. — Servizio Italo-austro-ungarico. . . . » 143

Roma, marzo 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 58. — Apertura all'esercizio della fermata di Baschi . . . . Pag. 143
Ordine di Servizio N. 59. — Istituzione dei premi sul risparmio del combustibile e materie grasse sui piroscafi addetti alla navigazione di Stato. » 145
Circolare N. 22. — Ricupero e versamento di parti importanti complete dei veicoli e di ferramenta e pezzi di ricambio rinvenuti lungo la linea e nelle stazioni . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

*Ordine di Servizio N. 1.*v — Biglietti per viaggi gratuiti a favore degli onorevoli Senatori e Deputati . . . . Pag. 7
*Circolare N. 2.*v — 5° censimento generale della popolazione e 1° censimento industriale. . . . . » 9

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 65

LEGGE N. 71 *del 9 febbraio 1911 che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, e il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio 1910-1911.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Il prelevamento della maggiore spesa per il personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile, di cui all'art. 2 della legge 8 luglio 1906, n. 304, è stabilito per l'esercizio finanziario 1910-11 nel modo seguente:

Cap. n. 100. Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale (Spese fisse)..	1,300 —
» 137. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 21 giugno 1906, n. 238 (art. 4), 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lettera *c*) 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lettera *b*) e 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lettera *d*) » (Spesa ripartita)...	200,000 —
» 147. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, dipendenti dalle leggi	

	30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lettera *k*), 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lettera *a*) e 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lettera *a*) (Spesa ripartita) e per esso il capitolo 255 del « Fondo di riserva » da cui viene anticipatamente prelevata la quota	126,500 —
Cap. n. 155.	Somme a disposizione dell'Amministrazione (leggi 22 marzo 1900, n. 195, 7 luglio 1902, n. 333 e 30 giugno 1909, n. 407 (Spesa ripartita)	365,000 —
» 192.	Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902 n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255, 19 luglio 1907, n. 549 e 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lettera *h*) e art. 11 » (Spesa ripartita).	178,400 —
	Totale delle diminuzioni...	871,200 —

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1910-11 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444. è fissato in lire 500 mila.

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1910 al 30 giugno 1911, a termini delle legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 5.

Agli effetti dell'art. 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo delle annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1910-11 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di L. 600,000.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato. sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 9 febbraio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto. *Il Guardasigilli:* FANI.

(*Omissis*).

APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-911.

Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1910–911.

ENTRATA

TITOLO I.

PARTE ORDINARIA

(*Art.* 18, *prima parte, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429)

§ 1. — *Prodotti del traffico.*

1. Viaggiatori		176,786,707 83
2. Viaggi dei membri del Parlamento		863,292 17
3. Bagagli e cani		8,300,000 —
4. Merci a grande velocità		25,500,000 —
5. Merci a piccola velocità accelerata		22,500,000 —
6. Merci a piccola velocità ordinaria		232,500,000 —
7. Prodotti secondari		6,850,000 —
A) Viaggiatori	250,000	
B) Bagagli e cani	230,000	
C) Merci a grande velocità	1,150,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata	300,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	4,920,000	
8. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina		550,000 —
A) Viaggiatori	270,000	
B) Bagagli e cani	12,000	
C) Merci a grande velocità	30,000	
D) Merci a piccola velocità accelerata	50,000	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	183,000	
F) Introiti diversi	5,000	

9. Prodotti del servizio di navigazione (art. 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		2,250,000 —
A) Passeggeri	1,350,000	
B) Viaggi dei membri del Parlamento	per memoria	
C) Merci	850,000	
D) Bestiame	40,000	
E) Introiti diversi	10,000	
Totale § 1		476,100,000 —

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.*

10. Redditi patrimoniali		1,400,000 —
A) Pigioni di locali	250,000	
B) Affitto di terreni ed area di deposito	200,000	
C) Vendita di prodotti del suolo	165,000	
D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	360,000	
E) Canoni per concessioni di binari di raccordo	150,000	
F) Canoni per pedaggi e attraversamenti	265,000	
G) Diversi	10,000	
11. Telegrammi privati		240,000 —
12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		800,000 —
13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria		800,000 —
14. Proventi per servizi accessori		981,000 —
A) Tasse per deposito bagagli	65,000	
B) Tasse per gabinetti di toilette	6,000	
C) Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni	190,000	
D) Introiti delle rivendite di libri e giornali	400,000	
E) Introiti lordi per noleggio di cuscini	250,000	
F) Introiti per il servizio dei *camions* automobili	20,000	
G) Servizio di presa e consegna a domicilio	20,000	
H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi	20,000	
I) Diversi	10,000	
15. Introiti indiretti del servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		per memoria

16. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418. articolo 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte)		9.303,400 —
A) Sovratasse sui trasporti, a termini dell'articolo 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101	8,200,000	
B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 79 della spesa)	248,400	
C) Ricavo dalla vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati	40,000	
D) Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati	150,000	
E) Biglietti d'ingresso nelle stazioni	650,000	
F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto.............	10,000	
G) Diversi	5,000	
17. Introiti per i servizi marittimi di Venezia: (Traghetto – Magazzini generali – Tiraggio – Punto franco – Manipolazione merci) – (Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto di terzi)...............		4,500.000 —
18. Utili di magazzino...........................		1,200,000 —
A) Eccedenze riscontrate nelle scorte	per memoria	
B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi	1,200,000	
Totale del § 2....		19.224,400 —

§ 3. — *Entrate eventuali.*

19. Proventi eventuali............................		6.121,000 —
A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di Cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	50,000	
B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte imprese, agenzie, ecc.	20,000	
C) Multe inflitte per ritardata consegna di		

materiali e per ritardata ultimazione di lavori (cap. 55 della spesa)	6,000,000	
D) Differenze di cambio................	1,000	
E) Diversi	50,000	
20. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)....................		per memoria
21. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto		per memoria
Totale del § 3.....		6,121,000 —

§ 4. — *Introiti per rimborsi di spesa.*

22. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa		15,500,000 —
A) Trasporti per conto dello Stato......	2,700,000	
B) Trasporti per lavori in conto spese ordinarie di esercizio e complementari....	3.000,000	
C) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi........	2,500,000	
D) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori	1,100,000	
E) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini..................	4,500,000	
F) Spinte e controspinte di carri in dogana	200,000	
G) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari	20,000	
H) Trasporti in borsa comune colla Società Veneta, colle Società delle ferrovie di Reggio Emilia e della ferrovia Suzzara-Ferrara	5,000	
I) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali.........	400,000	
K) Terremoto 28 dicembre 1908.........	1,000,000	
L) Diverse	75,000	
23. Ricupero dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale:		6,820,000 —
A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	4,500,000	

B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi........	700,000	
C) Prestazioni per altre ferrovie.........	1,500,000	
D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose	10,000	
E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario	40,000	
F) Ricupero di spese di stampa, pubblicazioni e ricuperi diversi	70,000	
24. Ricuperi del servizio del movimento e traffico		1,600,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	100,000	
B) Per prestazioni ed altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi................	900,000	
C) In conto indennizzi..................	500,000	
D) Diversi	100,000	
25. Ricuperi del servizio della trazione e materiale....		13,670,000 —
A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari	50,000	
B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori e per riscaldamento treni (cap.6–B 4–c della spesa)............	13,500,000	
C) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi	20,000	
D) Diversi	100,000	
26. Ricuperi del servizio del mantenimento e sorveglianza..................................		1,200,000 —
A) per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari.................	1,000,000	
B) per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi................	100,000	
C) Diversi	100,000	
27. Ricuperi per prestazioni del servizio di navigazione		per memoria
28. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti:		1,500,000 —
A) Servizi centrali	50,000	
B) Movimento e traffico	100,000	
C) Trazione e materiale rotabile	150,000	
D) Mantenimento e sorveglianza.........	1,200,000	
1. Traverse 1,000,000		
2. Altri materiali 200,000		
29. Sovvenzione annua del tesoro per il servizio di navigazione (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111).....		2,700,000 —
30. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente		

da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)	30,000 —
31. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune	1,800,000 —
32. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 83 della spesa)	per memoria
Totale del § 4	44,820,000 —

§ 5. — *Introiti con speciale destinazione, a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.*

33. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 45 della spesa).......	per memoria
34. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 45 della spesa)	per memoria
35. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 46 della spesa)	per memoria
36. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 47 della spesa)..	per memoria
37. Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 48 della spesa)	per memoria
38. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie	per memoria
39. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai ai capitoli di parte ordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	per memoria
Totale del § 5	»
Totale del titolo I............	546,265,400 —

TITOLO II.

PARTE STRAORDINARIA

(*Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio* 1907, *n.* 429).

40. Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale (capitoli dal 60 al 69 della spesa):		148,800,000 —
A) Per la rete ferroviaria	147,300,000	
B) Per la navigazione	1,500,000	

41. introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro: .... per memoria

A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 66 della spesa) .... per memoria

B) Ricavo dalla vendita di beni immobili (cap. 66 della spesa) .... per memoria

C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 65 e 66 della spesa) .... per memoria

D) Materiali di disfacimento di galleggianti dello stretto di Messina (capitolo 63 della spesa) .... per memoria

E) Versamento a magazzino di materiali di esercizio esuberanti .... per memoria

F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile. per memoria

G) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie .... per memoria

H) Diversi .... per memoria

42. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) .... per memoria

Totale del Titolo II .... 148,800,000 —

TITOLO III.

MAGAZZINI ED OFFICINE

—

§ 1. — *Gestione autonoma dei magazzini.*

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429).

43. Fondi forniti dal tesoro per aumento della dotazione di magazzino .... per memoria

44. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).. per memoria

45. Forniture ai servizi (capitolo 70 della spesa):		165,653,500 —
A) per conto spese ordinarie di esercizio....	87,512,500	
B) per conto spese complementari.........	6,600,000	
C) per conto spese straordinarie	17,502,500	
D) per conto officine	48,088,500	
E) Per costituzione scorte presso le officine annesse ai depositi e le squadre di rialzo	6,000,000	
46. Ricavi per vendita e accrediti diversi (somma da reintegrare al cap. 70 della spesa)		per memoria
A) Vendite al personale ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi	per memoria	
B) Forniture in conto massa vestiario.....	per memoria	
C) Accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (cap. 41-*D* della spesa)	per memoria	
47. Ricuperi e ritenute in conto scorte (cap. 71 della spesa)		per memoria
A) Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso	per memoria	
B) Ricupero di somme pagate in conto acquisti da regolare	per memoria	
C) Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori	per memoria	
48. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare al capitolo 70 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) .		per memoria
Totale del § 1.......		165,653,500 —

§ 2. — *Officine.*

49. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del materiale rotabile staccate dai depositi (capitolo 73 della spesa)		60,150,000 —
A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18-*A* della spesa).......	28,700,000	
B) per lavori di manutenzione affidati alla industria privata	8,300,000	
C) per altri lavori in conto esercizio	per memoria	
D) in conto scorte di magazzino	22,000,000	

E) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere....................	1,150,000	
50. Materiali di scorta presso le officine: materie impiegate o scaricate (capitolo 74 della spesa).............		6,000,000 —
A) Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo........	4,000,000	
B) Parco sale montate e carrelli per veicoli..	2,000,000	
51. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine annesse ai depositi e dalle squadre di rialzo (cap. 75 della spesa)		14,700,000 —
A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18–*A* della spesa)......	14,000,000	
B) per altri lavori in conto esercizio.......	per memoria	
C) in conto scorte di magazzino...........	400,000	
D) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	300,000	
2. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (cap. 76 della spesa).....................		5,820,000 —
A) per conto dell'esercizio...............	2,000,000	
B) in conto scorte di magazzino...........	3,000,000	
C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere....	820,000	
Totale del § 2......		86,670,000 —
Totale del titolo III.....		252,323,500 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

53. Ritenute al personale:.........................		9,000,000 —
A) Ordinarie (lettera *a* dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908 n. 418) 5,50 %	7,750,000	
Id. 3,50 %	70,000	
B) Straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418.)...........	900,000	

C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 120,000

D) Multe (lettera *f* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)................ 160,000

54. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) cap. 27-*A* e *B* della spesa) .... 14,250,000 —

55. Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 27-*C* e *D* della spesa) .... 9,522,000 —

56. Sovratasse sui trasporti della ferrovia Brescia-Iseo (lettera *e* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418).. 6,000 —

57. Interessi: .... 9,500,000 —

A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)...................... 5,200,000

B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera *h* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)...................... 3,700,000

C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera *i* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)...................... per memoria

D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)....................... per memoria

E) sulle somme versate alla Cassa Depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera *m* dell'art. 3 ed articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)............... 600,000

58. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 81 della spesa) .... 5,000 —

Totale del titolo IV....... 42,283,000 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(Legge 14 luglio 1907 n. 553).

Patrimonio.

59. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 82 della spesa)..... 6,000,000 —

Gestione.

60. Affitto delle case .... per memoria
61. Proventi eventuali .... per memoria
62. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)........................... per memoria

Totale del titolo V..... 6,000,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

§ 1. — *Operazioni attinenti ai trasporti.*

63. Depositi a garanzia (cap. 91 della spesa)........... 1,200,000 —
A) per richiesta di vagoni................. 1,000,000
B) per biglietti d'abbonamento........... 200,000
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana .... per memoria

64. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 92 della spesa)		80,000,000 —
65. Incasso di assegni sulle merci (cap. 93 della spesa)		180,000,000 —
66. Eccedenze di tassazione sui trasporti		10,000,000 —
A) per errori rilevati all'atto della revisione (cap. 94-*A* della spesa)	5,000,000	
B) da rimborsare in seguito a reclami o per convenzione (cap. 94-*B* della spesa)	5,000,000	
67. Ricuperi per deficienze di tassazione o per altre differenze contabili (cap. 95 della spesa)		5,000,000 —
68. Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 96 della spesa)		1,000,000 —
69. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale		750,000 —
A) Confine francese-Modane (cap. 97-*A* della spesa)	600,000	
B) Cerignola Campagna - Cerignola Città (cap. 97-*B* della spesa)	100,000	
C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 97-*C* della spesa)	50,000	
70. Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 98 della spesa)		50,000,000 —
A) Trasporti in servizio cumulativo	49,500,000	
B) Tasse estere in sospeso	500,000	
71. Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 99 della spesa)		40,000,000 —
72. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 100 della spesa)		14,500,000 —
A) Ministero delle finanze	3,500,000	
B) Ministero della guerra	1,000,000	
C) Amministrazioni e Ditte diverse	10,000,000	
Totale del § 1		382,450,000 —

§ 2. — *Operazioni attinenti al personale.*

73. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (cap. 101 della spesa)	4,000,000 —
74. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (cap. 102 della spesa)	3,000,000 —

75. Ritenute per massa vestiario (cap. 103 della spesa).. 3,000,000 —

76. Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 104 della spesa) .... per memoria

Totale del § 2........... 10,000,000 —

§ 3. — *Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.*

77. Ministero dei lavori pubblici – costruzione di nuove linee (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap.105 della spesa) .... 4,000,000 —

A) Anticipazioni per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni 3,950,000

B) Ricupero delle spese per studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori 50,000

78. Ministero dell'interno – Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 106 della spesa):.......................... 100,000 —

A) Riparazione vetture cellulari ....— 100,000

B) Impianti prestazioni e forniture diverse.. per memoria

C) .... »

79. Ministero della guerra – Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 107 della spesa:) .... 300,000 —

A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe 20,000

B) Impianti diversi 280,000

C) Esercizio linee .... per memoria

80. Ministero delle poste e dei telegrafi – Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 108 della spesa):......... 350,000 —

A) Riparazione vetture postali 150,000

B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali 200,000
C) Trasporto valigie ed effetti postali ...... per memoria
D) Impianti prestazioni e forniture diverse per memoria

81. Rimborsi dal consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dalla azienda ferroviaria (articolo 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 109 della spesa) .... 250.000 —

82. Somme introitate per conto delle cessate gestioni (capitolo 110 della spesa):........................... per memoria
A) Comitato di stralcio ex-Alta Italia..... per memoria
B) Rete mediterranea.................... per memoria
C) Rete adriatica .... per memoria
D) Rete Sicula .... per memoria
E) Ferrovie meridionali .... per memoria
F) Linea Palermo-Marsala-Trapani ...... per memoria

83. Somme introitate per lavori e prestazioni per conto di Amministrazioni diverse e per privati (cap. 111 della spesa) .... per memoria

84. Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese (capitolo 112 della spesa):............................ per memoria
A) Servizio centrale .... per memoria
B) Studi e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi .... per memoria
C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici .... per memoria

Totale del § 3 .... 5,000,000 —

Totale del titolo VI......... 397,450,000 —

TITOLO VII.

PARTITE DI GIRO

85. Tasse erariali (cap. 113 della spesa):.............. 39,660,000 —
A) Tassa sui trasporti 32,500,000
B) Tassa sull'assicurazione delle merci..... 60,000
C) Tassa di bollo sui trasporti............. 4,100,000
D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e

dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908 .... 3.000,000

86. Imposte e tasse ritenute al personale (cap. 114 della spesa): .... 10,100,000 —

A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi 8,400,000
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni 1,200,000
C) Marche da bollo 200,000
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908.... 300,000

87. Ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (art. 9 e e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335 modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (cap. 115 della spesa) .... 250,000 —

88. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 116 della spesa) .... 40,000 —

A) Imposta normale 40,000
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908 .... per memoria

89. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane ,dovuta all'erario francese (capitalo 117 della spesa) .... 32,000 —

Totale del titolo VII........ 50,082,000 —

RIASSUNTO DELL'ENTRATA.

Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.

Titolo I. – Parte ordinaria.

§ 1. – Prodotti del traffico.......................... 476,100,000 —
§ 2. – Introiti indiretti dell'esercizio............... 19,224,400 —
§ 3. – Entrate eventuali .... 6,121,000 —

§ 4. – Introiti per rimborsi di spesa................	44,820,000 —
§ 5. – Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa....................	»
Totale titolo I – Parte ordinaria.	546,265,400 —
Titolo II. – Parte straordinaria........................	148,800,000 —
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie...........	695,065,400 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. – Magazzini ed officine.	
§ 1. – Gestione autonoma dei magazzini............	165,653,500 —
§ 2. – Officine	86,670,000 —
Titolo IV. – Gestione del fondo pensioni e sussidi........	42,283,000 —
Titolo V. – Gestione delle case economiche pei ferrovieri..	6,000,000 —
Titolo VI. – Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. – Operazioni attinenti ai trasporti.............	382,450,000 —
§ 2. – Operazioni attinenti al personale............	10,000,000 —
§ 3. – Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.............	5,000,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome..............	698,056,500 —
Titolo VII. – Partite di giro..........................	50,082,000 —
Totale generale dell'entrata........	1,443,203,900 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

TEDESCO.

SPESA

TITOLO I.

PARTE ORDINARIA

SEZIONE I. — *Spese d'esercizio.*

Art. 19, *primo capoverso e art.* 20 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429 *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372).

§. 1. — *Direzione generale.*

Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio Stralcio.

1. Personale			7,300,000 —
A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe		6,166,000	
B) Stabile e in prova – Competenze accessorie		1,032,000	
C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie		102,000	
2. Forniture, spese ed acquisti			500,000 —
A) Forniture di magazzino		380,000	
1) Stampati e cancelleria	250,000		
2) Materie per illuminazione e riscaldamento	20,000		
3) Ricambio del materiale di inventario	10,000		
4) Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi	100,000		
B) Spese dirette		120,000	
1) Illuminazione e riscaldamento	50,000		
2) Riparazione del materiale d'inventario	20,000		
3) Spese per altri titoli diversi	50,000		
Totale del § 1			7,800,000 —

§ 2. — *Approvviggionamenti e magazzino.*

Voce				
3. Personale				5,300,000 —
A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe			3,545,000	
1) Servizio centrale (VI)		1,125,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		2,420,000		
B) Stabile e in prova – Competenze accessorie			787,000	
1) Servizio centrale (VI)		259,000		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		528,000		
C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie			968,000	
1) Servizio centrale (VI)		52,500		
2) Magazzini, depositi ed agenzie		915,500		
4. Forniture, spese ed acquisti				1,000,000 —
A) Forniture dei magazzini			368,000	
1) Servizio centrale (VI)		73,000		
a) Stampati e cancelleria	40,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	8,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	5,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	20,000			
2) Magazzini, depositi ed agenzie		295,000		
a) Stampati e cancelleria	60,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	35,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	50,000			

d) Materie per pulizia ed usi diversi 150,000

B) spese dirette:

1) Servizio centrale (VI)..... 36,000

a) Illuminazione e riscaldamento 15,000

b) Riparazione del materiale d'inventario . 6.000

c) Spese per altri titoli diversi. 15 000

2) Magazzini depositi ed agenzie 596,000

a) Illuminazione e riscaldamento 20,000

b) Riparazione del materiale di inventario. 30,000

c) Spese per altri titoli diversi.. 546,000

Totale del § 2............ 6,300,000 —

§ 3. — *Servizio del movimento e del traffico.*

5. Personale .... 84 000 000 —

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe.... 55.394,000

1) Servizio centrale (VII)..... 1,103,000

2) Divisioni, sezioni e riparti. 7,045,000

3) Riparti tecnici 560,000

4) Stazioni 37 016.000

5) Depositi del personale viaggiante 9,670,000

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie 19 263,000

1) Servizio centrale (VII).... 228,000

2) Divisioni, sezioni e riparti.. 1,389,000

3) Riparti tecnici........... 223,000

4) Stazioni 8.415,000
5) Depositi del personale viaggiante 9,008 000

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie 9,343,000
1) Servizio centrale (VII)..... 68,000
2) Divisioni, sezioni e riparti.. 275 000
3) Riparti tecnici 282,000
4) Stazioni 8,019,000
5) Depositi del personale viaggiante 699,000

6. Forniture, spese ed acquisti...................... 35.900,000 —
A) Forniture dei magazzini............... 7,700,000
1) Servizio centrale (VII)..... 93,000
a) Stampati e cancelleria .. 55,000
b) Materie per illuminazione e riscaldamento 8,000
c) Ricambio del materiale di inventario .. 5,000
d) Materie per pulizia ed usi diversi 25,000

2) Divisioni, sezioni e riparti.. 600,000
a) Stampati e cancelleria .. 450,000
b) Materie per illuminazione e riscaldamento 40,000
c) Ricambio del materiale di inventario ... 20,000
d) Materie per pulizia ed usi diversi 90,000

3) Riparti tecnici 50,000
a) Stampati e cancelleria .. 5,000
b) Materie per illuminazione e riscaldamento 5,000

c) Ricambio del materiale di inventario ...	30,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi	10,000	
4) Stazioni		3,800,000
a) Stampati e cancelleria ..	950,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali.	1,750,000	
c) Ricambio del materiale di inventario	300,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi	800,000	
5) Depositi del personale viaggiante		215,000
a) Stampati e cancelleria ..	65,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	10,000	
c) Ricambio del materiale d'inventario	100,000	
d) Materiale per pulizia ed usi diversi	40,000	
6) Convogli		2,542,000
a) Materie per illuminazione ad olio	500,000	
b) Materie per illuminazione a gas	150,000	
c) Materie per illuminazione elettrica, com-		

preso il ricambio degli accumulatori	200,000		
d) Materie per il servizio di riscaldamento compreso il ricambio delle scaldine ...	250,000		
e) Ricambio copertoni ed altri attrezzi dei veicoli	1,442,000		
7. Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei segnali elettrici e degli orologi..		400,000	
B) Spese dirette			28,200,000
1) Servizio centrale (VII).....		44,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	17,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario..	7,000		
c) Spese per altri titoli diversi.	20,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti.		240,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	80,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario.	50,000		
c) Spese per altri titoli diversi..	110,000		
3) Riparti tecnici...........		20,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	5,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario .	12,000		

c) Spese per altri titoli diversi.	3,000	
4) Stazioni		20,256,000
a) Illuminazione e riscaldamento	2,800,000	
b) Riparazione del materiale d'inventario.	650,000	
c) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori e per riscaldamento treni (Cap. 25–B di entrata)	13,500,000	
d) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati	2,806,000	
e) Spese per altri titoli diversi.	500,000	
5) Depositi del personale viaggiante		160,000
a) illuminazione e riscaldamento	10,000	
b) Riparazione del materiale di inventario	50,000	
c) Spese per altri titoli diversi.	100,000	
6) Convogli		700,000
a) Illuminazione a gas	30,000	
b) Illuminazione elettrica, compresa la manutenzione degli accumulatori	300,000	

c) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli .. 150,000
d) Riscaldamento dei treni.. 220,000

7) Indennità per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni 6,500,000
8) Compenso all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato per la manutenzione delle linee telegrafiche.......... 280,000

7. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo 1,450,000

Totale del § 3...... 121,350,000 —

§. 4. — *Servizio commerciale e controllo prodotti.*

8. Personale .... 5,400,000 —
A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe.... 3,955,000
1) Servizio centrale (VIII)... 650,000
2) Controlli prodotti 3,305,000

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie 1,280,000
1) Servizio centrale (VIII).... 180,000
2) Controlli prodotti 1,100,000

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie 165,000
1) Servizio centrale (VIII).... 15,000
2) Controlli prodotti........ 150,000

9. Forniture, spese ed acquisti..................... 200,000 —
A) Forniture dei magazzini.............. 155,000
1. Servizio centrale (VIII)... 20,500
a) Stampati e cancelleria .. 10,000
b) Materie per il-

luminazione e riscaldamento	1,500		
c) Ricambio del materiale di inventario ...	1,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi	8,000		
2. Controlli prodotti......		134,500	
a) Stampati e cancelleria ..	100,000		
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	13,000		
c) Ricambio del materiale di inventario ...	5,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi	16,500		
B) Spese dirette........................			45,000
1. servizio centrale (VIII)....		10,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	5,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario .	1,500		
c) Spese per altri titoli diversi..	3,500		
2. Controlli prodotti........		35,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	20,000		
b) Riparazione del materiale d'inventario .	8,000		
c) Spese per altri titoli diversi.	7,000		
Totale del § 4............			5,600,000 —

§ 5. — *Servizio della navigazione.*

10. Personale				1,176,000 —
A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe....			769,000	
1. Servizio centrale (IX).....		120,000		
2. Uffici esterni ed agenzie...		156,000		
3. Personale di coperta......		200,000		
4. Personale di macchina.....		250,000		
5. Personale ausiliario.......		43,000		
B) Stabile e in prova – Competenze accessorie			289,000	
1. Servizio centrale (IX.)....		20,000		
2. Uffici esterni ed agenzie...		12,000		
3. Personale di coperta		100,000		
4. Personale di macchina....		140,000		
5. Personale ausiliario.......		17,000		
C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie			118,000	
1. Servizio centrale (IX.)....		»		
2. Uffici esterni ed agenzie...		18,000		
3. Personale di coperta......		30,000		
4. Personale di macchina....		50,000		
5. Personale ausiliario.......		20,000		
11. Forniture, spese ed acquisti				2,945,000 —
A) Forniture di magazzini...............			2,940,000	
Servizio centrale (IX) – Uffici esterni ed agenzie........		10,000		
a) Stampati e cancelleria ...	6,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	1,000			
c) Ricambio del materiale ...	1,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	2,000			
2. Piroscafi		2,930,000		
a) Combustibile	2,850,000			
b) Materie di consumo per le navi	32,000			

c) Materie di consumo per le macchine 48.000			
B) Spese dirette		5,000	
1. Servizio centrale (IX) – Uff. ed agenzie	2,500		
2. Piroscafi	2,500		
12. Riparazione del materiale			**400,000** —
A) Naviglio		200,000	
B) Macchine		200,000	
13. Indennizzi			per memoria
14. Ancoraggio e spese portuali			214,000 —
15. Noleggio di piroscafi (art. 5 della legge 5 aprile 1908, n. 111)			per memoria
Totale del § 5.............			4,735 000 —

§ 6. — *Servizio della trazione e del materiale rotabile.*

16. Personale			41.500,000 —
A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe		23.201,000	
1. Servizio centrale (X)	1,350,000		
2. Divisioni, sezioni e riparti.	3,396,000		
3. Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)...	3.153,000		
4) Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti)	13,495,000		
5) Locomozione elettrica dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.)	252,000		
6) Pulizia, verifica e unture veicoli	1,530,000		
7) Ventilazione delle gallerie.	25,000		
B) Stabile e in prova – Competenze accessorie		15.289,500	
1) Servizio centrale (X)......	345,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti..	492,000		
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)...	1,583,000		

Voce				
4) Condotta locomotive (macchinisti, fuochisti e funzionanti		12,448,000		
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.)		114,500		
6) Pulizia, verifica ed untura veicoli		295,000		
7) Ventilazione delle gallerie .		12,000		
C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie			3,009,500	
1) Servizio centrale (X)		39,500		
2) Divisioni, sezioni e riparti .		52,500		
3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno) ...		1,864,500		
4) Condotta locomotive macchinisti, fuochisti e funzionanti		219,500		
5) Locomozione elettrica (dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.)		160,000		
6) Pulizia, verifica ed untura veicoli		667,500		
7) Ventilazione delle gallerie .		6,000		
17. Forniture, spese ed acquisti				63,500,000 —
A) Forniture dei magazzini			60,692,000	
1) Servizio centrale (X)		97,000		
a) Stampati e cancelleria ..	75,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	8,000			
c) Ricambio del materiale di inventario ..	4,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	10,000			
2) Divisioni, sezioni e riparti.		185,000		
a) Stampati e aencelleria ..	130,000			

b) Materie per illuminazione e riscaldamento	20,000	
c) Ricambio del materiale di inventario .	15,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi	20,000	
3) Locomozione		60,410,000
a) Stampati e cancelleria ..	80,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	350,000	
c) Ricambio del materiale di inventario	100,000	
d) Combustibile per la locomozione a vapore	55,000,000	
e) Materie per untura locomotive e illuminazione esterna dei convogli a vapore	2,500,000	
f) Combustibile e altre materie per stazioni centrali elettriche	500,000	
g) Materie per untura dei locomotori e delle automotrici elettriche ...	50,000	
h) Materie per untura e pulizia veicoli ...	450,000	
i) Combustibile e lubrificanti per motori fis-		

si dei depositi e dei rifornitori	500,000		
k) Combustibile e lubrificanti per carrelli trasbordatori delle stazioni e per generatori di vapori per il riscaldamento dei treni..	150,000		
l) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei ventilatori delle gallerie	50,000		
m) Materie per usi diversi...	680,000		
B) Spese dirette			2,808,000
1) Servizio centrale (X)......		43,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	15,000		
b) Riparazione del materiale di inventario.	8,000		
c) Spese per altri titoli diversi .	20,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti..		245,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	30,000		
b) Riparazione del materiale di inventario.	30,000		
c) Spese per altri titoli diversi.	35,000		
d) Piccoli lavori diversi di officina in conto esercizio	150,000		
3) Locomozione		2,520,000	

a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	120,000		
b) Riparazione del materiale di inventario.	500,000		
c) Riparazione al materiale di inventario delle centrali elettriche	20,000		
d) Pulizia veicoli	180.000		
e) Fornitura e pompatura di acqua	1,250,000		
f) Energia elettrica fornita da terzi	per memoria		
g) Prestazioni di altre ferrovie.	50,000		
h) Spese per altri titoli diversi.	380,000		
i) Spese diverse per le centrali elettriche	20,000		

18. Manutenzione del materiale rotabile . . . . 52,000,000 —

A) Eseguita nelle officine dell'Amministrazione (capitoli 49 *A* e 51 *A* dell'entrata).		42,700,000	
1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie	15,000,000		
2. Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore	5,800,000		
3. Carrozze	9,000,000		
4. Bagagliai	400,000		
5. Carri	11,900,000		
6. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica)	300,000		
7. Apparecchiatura elettrica dei motori e delle automotrici	300,000		
B) Pagamenti per riparazioni eseguite dall'industria privata		7,150,000	

1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie)	1,200,000		
2. Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore	300,000		
3. Carrozze	2,500,000		
4. Bagagliai	200,000		
5. Carri	2,800,000		
6. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica)	100,000		
7. Apparecchiatura elettrica dei leomotori e delle automotrici	50,000		
C) Lavori, somministrazione di materiale e prestazioni dell'Amministrazione per riparazioni eseguite dall'industria privata		2,150,000	
1) Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie)	1,000,000		
2) Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore	500,000		
3) Carrozze	300,000		
4) Bagagliai	20,000		
5) Carri	280,000		
6) Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica)	25,000		
7) Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici	25,000		
Totale del § 6			157,000,000 —

§ 7. — *Servizio del mantenimento e della sorveglianza.*

19. Personale			39,950,000 —
A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe		24,590,000	
1) Servizio centrale (XI)	1,121,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti	7,134,000		

3) Sorveglianza della linea...		8,381,000		
4) Manutenzione della linea...		7,276,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica......		78,000		
6) Operai		600,000		
B) Stabile e in prova – Competenze accessorie			5,511,000	
1) Servizio centrale (XI)....		240,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti.		1,195,000		
3) Sorveglianza della linea...		1,591,000		
4) Manutenzione della linea..		2,350,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica......		35,000		
6) Operai		100,000		
C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie			9,849,000	
1) Servizio centrale (XI).....		35,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti.		205,000		
3) Sorveglianza della linea...		1,461,000		
4) Manutenzione della linea..		8,007,000		
5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica......		21,000		
6) Operai		120,000		
20. Forniture, spese ed acquisti.....................				3.018.000 —
A) Forniture di magazzino...............			1.880,000	
1) Servizio centrale (XI).....		82,000		
a) Stampati e cancelleria .	45,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	14,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	9,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	14,000			
2) Divisioni sezioni e riparti..		380,000		
a) Stampati e cancelleria ...	240,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	70,000			

c) Ricambio del materiale di inventario ...	20,000		
d) Materie per pulizia ed usi diversi	50,000		
3) Linea		1,418,000	
a) Materie per illuminazione e riscaldamento ..	900,000		
b) Ricambio del materiale d'inventario	250,000		
c) Materie per pulizia ed usi diversi	268,000		
B) Spese dirette			1,138,000
1) Servizio centrale (XI).....		42,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	20,000		
B) Riparazione del materiale d'inventario .	9,000		
c) Spese per altri titoli diversi.	13,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti.		115,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	50,000		
b) Riparazione del materiale di inventario.	25,000		
c) Spese per altri titoli diversi.	40,000		
3) Linea		981,000	
a) Illuminazione e riscaldamento	60,000		
b) Riparazione del materiale di inventario.	280,000		

c) Sgombro di neve	491,000		
d) Spese per titoli diversi ...	150,000		
21. Manutenzione della linea			15,750,000 —
A) Forniture di magazzino		11,175,000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	300,000		
2) Ponti, viadotti ecc	100,000		
3) Gallerie	50,000		
4) Fabbricati e dipendenze ...	200,000		
5) Meccanismi fissi e condotte d'acqua	450,000		
6) Massicciata	50,000		
7) Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse in ferro ed in cemento	10,000,000		
8) Impianti fissi per trazione elettrica	25,000		
B) Spese dirette		4,575,000	
1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	500,000		
2) Ponti, viadotti, ecc	300,000		
3) Gallerie	250,000		
4) Fabbricati, ecc	2,500,000		
5) Meccanismi fissi ecc.	300,000		
6) Massicciata	600,000		
7) Traverse e legnami d'armamento	50,000		
8) Impianti fissi per trazione elettrica	75,000		
	Totale del § 7		58,718,000 —

§ 8. — *Navigazione dello stretto di Messina.*

22. Personale		360,000 —
A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe	100,000	
B) Stabile e in prova – Competenze accessorie	120,000	
C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie	140,000	

23. Forniture, spese ed acquisti			240,000 —
A) Forniture dei magazzini		170,000	
1) Combustibile e lubrificanti	140,000		
2) Materie per manutenzione e riparazione piroscafi	15,000		
3) Ricambio del materiale di inventario	3,000		
4) Materie per la manutenzione degli approdi	1,000		
5) Materie per pulizia e per usi diversi	11,000		
B) Spese dirette		70,000	
1) Riparazione e manutenzione piroscafi	40,000		
2) Riparazione materiale di inventario	2,000		
3) Manutenzione degli approdi	1,500		
4) Spese per altri titoli diversi	26,500		
Totale del § 8			600,000 —

§ 9. — *Spese generali dell'Amministrazione.*

24. Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		10,000 —
25. Forniture dei magazzini		630,000 —
A) Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	400,000	
B) Biglietti per viaggiatori	200,000	
C) Materie impiegate in campioni e prove	30,000	
26. Imposte e tasse		3,010,000 —
A) Imposta erariale e sovrimposta sui terreni e fabbricati	1,570,000	
B) Imposte e tasse diverse	120,000	
C) Imposta di ricchezza mobile a carico dello esercizio, sulle competenze del personale (art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137)	1,295,000	
D) Addizionale all'imposta di R. M. a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908	25,000	
27. Contributo al fondo pensioni e sussidi		23,604,000 —

A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (art. 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 54 della entrata)	14,032,000	
B) Contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 54 della entrata)	50,000	
C) Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 dell'entrata)	9,477,000	
D) Quota del 2% sul prodotto lordo della navigazione (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 55 dell'entrata)	45,000	
28. Spese per assegni e indennità al personale.........		1.363,640 —
A) Assegni di disponibilità	10,000	
B) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario	640,000	
C) Indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità permanente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro (art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	643,600	
D) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti	45,000	
E) Quote di pensioni o indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato, (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332)	15,040	
F) Quote di pensioni o d'indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla R. marina (art. 10 della legge 5 aprile 1908, n. 111 e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372)	per memoria	
G) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia...	10,000	
29. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429)...		500,000 —
30. Gratificazioni		1,000,000 —
31. Oblazioni e sussidi al personale		800,000 —
32. Spese per il terremoto 1908:.........................		250,000 —
A) Soccorsi al personale e famiglie.......	100,000	
B) Sostituzione o riparazione di materiali distrutti o avariati	40,000	
C) Trasporti di persone o di cose	100,000	
D) Diversi	10,000	

33. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)		1,272,000 —
A) A totale carico dell'Amministrazione ferroviaria	446,000	
B) In comune col fondo pensioni e sussidi	826,000	
34. Spese giudiziali e contenziose		300,000 —
35. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino		1.100.000 —
36. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni		850,000 —
37. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio		620,000 —
38. Spese per la sorveglianza dei trasporti		50,000 —
39. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni		1.500,000 —
40. Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni, fra le stazioni internazionali ed il confine		949,800 —
41. Spese eventuali		205.000 —
A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	10,000	
B) Premi ai fornitori per anticipata consegna di materiali o per anticipata ultimazione di lavori	50,000	
C) Differenze di cambio	20,000	
D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (cap. 46-*C* dell'entrata)	per memoria	
E) Premi di assicurazioni contro gli incendi	5,000	
F) Concorso nelle spese degli Uffici internazionali di liquidazione dei trasporti	20.000	
G) Diverse	100,000	
Totale del § 9		38,014,440 —

§ 10. — *Servizi secondari.*

42. Servizi accessorî ad impresa od in economia		600,000 —
A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni	40,000	
B) Spese per le rivendite dei libri e giornali	300,000	
C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini	200,000	

D) Spese per il servizio dei *camions* automobili	10,000	
E) Recapito telegrammi per espresso	10,000	
F) Diversi	20,000	
G) Forniture di magazzino per i servizi accessori in economia	20,000	
43. Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto – Magazzini generali – Tiraggio – Punto franco – Manipolazioni merci – Officina elettrica) e della gestione marittima di Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi)		4,000,000 —
A) Personale stabile e in prova – Stipendi e paghe	400,000	
B) Personale stabile e in prova – Competenze accessorie	50,000	
C) Personale avventizio – Paghe e competenze accessorie	300,000	
D) Forniture di magazzino	50,000	
E) Energia elettrica	100,000	
F) Manutenzione materiale e spese diverse	3,100,000	
44. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)		per memoria
Totale del § 10		4,600,000 —
Totale sezione I		404,717,440 —

SEZIONE II. — *Spese complementari.*

(*Art.* 14 *della legge* 19 *luglio* 1906, *n.* 362: *art.* 20, *primo capoverso, della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372.)

45. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (cap. 33 e 34 dell'entrata)		3.550,000 —
A) Spese per lavori a contratto ed in economia	3,200,000	
B) Forniture di magazzino	200,000	
C) Trasporti	100,000	
D) Espropriazioni	10,000	
E) Spese diverse	40,000	

46. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 35 dell'entrata)		6,940,000 —
A) Forniture di magazzino	6,600,000	
B) Trasporti	340,000	
47. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 36 dell'entrata)		11,900,000 —
48. Rinnovamento dei galleggianti (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111 (cap. 37 dell'entrata)		600,000 —
Totale della sezione II		22,990,000 —

SEZIONE III. — *Spese accessorie.*

(*Art.* 20, *secondo capoverso, della legge 7 luglio* 1907, *n.* 429, *modificato dall'art.* 1 *della legge* 25 *giugno* 1909, *n.* 372.)

§ 1. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.*

49. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento		53,694,675 —
A) del valore del materiale rotabile e di esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (art. 1, della legge 25 giugno 1905, n. 261)	23,114,418.04	
B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	2,165,674 —	
C) delle somme fornite per spese patrimoniali (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638)	28,414,582 96	
50. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638)		4,500,000 —
A) per le liquidazioni delle gestioni ferrovarie sociali	50,000 —	
B) per aumenti della dotazione di magazzino	160,000 —	
C) per spese patrimoniali	4,130,000	
D) per materiali di navigazione	160,000	

51. Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	393,285 —
52. Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)	6,000,000 —
53. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)	1,000,000 —
53.-*bis* Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	1,200,000 —
54. Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361.)	120,000 —
55. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 19-C dell'entrata)	1,000,000 —
56. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto	per memoria
Totale del § 1....	67,907,960 —

§ 2. — *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.*

57. Spese terremoto 1908 in relazione al R. decreto 18 marzo 1909, n. 159	1,000,000 —
58. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333)	850,000 —
59. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	48,800,000 —
Totale del § 2....	50,650,000 —
Totale della sezione III..	118,557,960 —
Totale del titolo I......	546,265,400 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

(*Art.* 21 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429)

60. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi		100,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia	80,000	
B) Forniture di magazzino	6,000	
C) Trasporti	2,000	
D) Studi, dirigenza e sorveglianza	3,000	
E) Diverse	9,000	
61. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905		50,000 —
A) delle linee	40,000	
B) del materiale rotabile	10,000	
62. Acquisto di materiale rotabile		75,000,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.	73,850,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza	1,150,000	
63. Acquisto di galleggianti per lo stretto di Messina (capitolo 41-*D* dell'entrata)		per memoria
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.	per memoria	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza	per memoria	
64. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti		per memoria
A) Materiale rotabile	per memoria	
1. in servizio ... »		
2. in occasione di rinnovamento ... »		
B) Galleggianti per lo stretto di Messina	per memoria	
1. in servizio ... »		
2. in occasione di rinnovamento ... »		
65. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo 41-*C* dell'entrata)		7,000,000 —
A) Forniture di magazzino	6,000,000	
B) Acquisti diretti e spese accessorie	1,000,000	

66. Lavori in conto patrimoniale (cap. 41-*A*, *B* e *C* della entrata)		66,650,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia	45,303,500	
B) Forniture di magazzino	11,496,500	
C) Espropriazioni	3,500,000	
D) Trasporti	2,500,000	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza	3,400,000	
F) Diverse	450,000	
67. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti		per memoria
A) Lavori a contratto ed in economia	per memoria	
B) Forniture di magazzino	per memoria	
C) Espropriazioni	per memoria	
E) Studi, dirigenza e sorveglianza	per memoria	
F) Diverse	per memoria	
68. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dello articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)		per memoria
A) Personale	per memoria	
B) Forniture di magazzino	per memoria	
C) Spese diverse	per memoria	
(*a*)		
Totale del titolo II		148,800,000 —

(*a*) Il capitolo n. 69 fu soppresso colla nota di variazione n. 289 -bis.

TITOLO III.

MAGAZZINI ED OFFICINE

§ 1. — *Gestione autonoma dei magazzini*

(*Art.* 17 *della legge* 7 *luglio* 1907, *n.* 429)

70. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (cap. 45 e 46 dell'entrata)		165,653,500 —
A) Acquisti di scorte	128,653,500	
B) Spese accessorie d'acquisto (ricevimento, dogana, trasporti)	7,000,000	
C) Versamenti dalle officine di materie lavorate	25,400,000	

D) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori di uso..... 3,000,000
E) Addebiti diversi per eccedenze e simili.. 100,000
F) Confezioni vestiario 1,500,000

71. Pagamenti e rimborsi in conto scorte (cap. 47 della entrata) .... per memoria
A) Acconti sulle forniture in corso .... per memoria
B) Pagamenti in conto acquisti da regolare. per memoria
C) Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia .... per memoria

72. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429) .... per memoria

Totale del § 1....... 165,653,500 —

§ 2. — *Officine.*

73. Spese per lavori delle officine staccate dai depositi (cap. 49 dell'entrata)............................ 60,150,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile 3,061,500
1. Stabile e in prova – Stipendi e paghe 2,750,000
2. Stabile e in prova – Competenze accessorie 250,000
3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie 61,500

B) Personale pagato a quindicina 14,000,000
1. Stabile e in prova – Stipendi e paghe 7,700,000
2. Stabile e in prova – Competenze accessorie 4,700,000
3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie 1,600,000

C) Forniture di magazzino 36,438,500
D) Pagamenti per lavori affidati all'industria privata 6,150,000
E) Spese diverse 500,000

74. Materiali di scorta presso le officine: materie ricevute (capitolo 45–*E* e 50 dell'entrata)			6,000,000 —
A) Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo		4,000,000	
B) Parco sale montate e carrelli per veicoli..		2,000,000	
75. Spese per lavori delle officine annesse a depositi e delle squadre di rialzo (cap. 51 dell'entrata)............			14,700,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile		500,000	
1. Stabile e in prova – Stipendi e paghe	400,000		
2. Stabile e in prova – competenze accessorie	50,000		
3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie	50,000		
B) Personale pagato a quindicina		7,500,000	
1. Stabile e in prova – Stipendi e paghe	3,050,000		
2. Stabile e in prova – Competenze accessorie	2,000,000		
3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie......	2,450,000		
C) Forniture di magazzino		6,500,000	
D) Spese diverse		200,000	
76. Spese per lavori delle officine del mantenimento (capitolo 52 dell'entrata)			5,820,000 —
A) Personale pagato a ruolo mensile		530,000	
1. Stabile e in prova – Stipendio e paghe	220,000		
2. Stabile e in prova – Competenze accessorie	130,000		
3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie......	180,000		
B) Personale pagato a qundicina		140,000	
1. Stabile e in prova – Stipendio e paghe	100,000		
2. Stabile e in prova – Competenze accessorie	15,000		
3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie	25,000		

C) Forniture di magazzino	5,100,000	
E) Spese diverse	50,000	
Totale del § 2...		86,670,000 —
Totale del titolo III..		252,323,500 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

(*Legge* 9 *luglio* 1908, *n.* 418).

77. Pensioni	21,000,000 —
78. Sussidi	100,000 —
79. Concorso nelle spese del servizio sanitario (cap. 16-*B* dell'entrata)	248,400 —
80. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418).	20,929,600 —
81. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 58 dell'entrata)	5,000 —
Totale del titolo IV	42,283,000 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

(*Legge* 14 *luglio* 1907, *n.* 553).

Patrimonio.

82. Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 59 dell'entrata)	6,000,000 —

Gestione.

83. Annualità per quota di ammortamento in 80 anni e interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (capitolo 32 dell'entrata).. per memoria
A) Quota di ammortamento.............. per memoria
B) Interessi .... per memoria

84. Riparazioni ordinarie .... per memoria
85. Imposte e sovrimposte .... per memoria
86. Spese di amministrazione e custodia............. per memoria
87. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile..... per memoria
88. Riparazioni straordinarie .... per memoria
89. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 59 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)............................ per memoria
90. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233).................... per memoria
A) per temporanee esenzioni di imposte e sovraimposte .... per memoria
B) eccedenze attive dei bilanci........... per memoria

Totale del titolo V.....6,000,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

§ 1. — *Operazioni attinenti ai trasporti.*

91. Restituzione di depositi a garanzia (cap. 63 dell'entrata) .... 1,200,000 —
A) per richiesta di vagoni.. 1,000,000
B) per biglietti d'abbonamento........... 200,000
C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana .... per memoria

92. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 64 dell'entrata).................... 80,000,000 —
93. Pagamento di assegni sulle merci (cap.65 dell'entrata, 180,000,000 —
94. Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti 10,000,000 —

A) per errori rilevati nella revisione (capitolo 66-*A* dell'entrata) 5,000,000

B) in seguito a reclami e per convenzione (cap. 66-*B* dell'entrata) 5,000,000

95. Reintegro delle deficienze di tassazione e di altre differenze contabili (cap. 67 dell'entrata)............. 5,000,000 —

96. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 68 dell'entrata)............................. 1,000,000 —

97. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale .... 750,000 —

A) Confine francese-Modane (cap. 69-*A* dell'entrata) 600,000

B) Cerignola Campagna-Cerignola città (cap. 69-*B* dell'entrata) 100,000

C) Desenzano-Lago di Garda (cap. 69-*C* dell'entrata) 50,000

98. Erogazione delle somme introitate per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 70 dell'entrata) .... 50,000,0000 —

A) Per trasporti in servizio cumulativo..... 49,500,000

B) Per tasse estere in sospeso............. 500,000

99. Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (cap. 71 dell'entrata)............. 10,000,000 —

100. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 72 dell'entrata)....................... 14,500,000 —

A) Ministero delle finanze................ 3,500,000

B) Ministero della guerra................ 1,000,000

C) Amministrazioni e Ditte diverse......... 10,000,000

Totale del § 1 .... 38[illegible],450,000 —

§ 2. — *Operazioni attinenti al personale.*

101. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (cap. 73 dell'entrata). 4,000,000 —

102. Anticipazioni e addebiti (capitolo 74 dell'entrata). 3,000,000 —

103. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 75 dell'entrata) .... 3,000,000 —

104. Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (art. 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con R. decreto 10 maggio 1908, numero 280 (cap. 76 dell'entrata) .... per memoria

Totale del § 2...... 10,000,000 —

§ 3. — *Lavori, forniture e prestazioni. per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.*

105. Ministero dei lavori pubblici – Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908 n. 441) (cap. 77 dell'entrata) .... 4,000,000 —

A) Personale	2,980,000	
B) Stampati e cancelleria..........	40,000	
C) Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario	10,000	
D) Pigione e manutenzione di locali..........	100,000	
E) Illuminazione e riscaldamento..........	20,000	
F) Spese di campagna e diverse..........	150,000	
G) Quota spese del Servizio Centrale XII...	500,000	
H) Quota spese generali dell'Amministrazione	200,000	

106. Ministero dell'interno – Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 78 dell'entrata) .... 100,000 —

A) Riparazioni vetture cellulari..........	100,000	
B) Impianti, prestazioni e forniture diverse.	per memoria	
C)	»	

107. Ministero della guerra – Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (cap. 79 dell'entrata) .... 300,000 —

A) Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe	20,000	
B) Impianti diversi	280,000	
C) Esercizio linee	per memoria	

108. Ministero delle poste e dei telegrafi – Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 80 dell'entrata)................. 350,000 —

A) Riparazione vetture postali............ 150,000

B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali 200,000

C) Trasporto valigie ed effetti postali...... per memoria

D) Impianti, prestazioni e forniture diverse per memoria

109. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 81 dell'entrata) .... 250,000 —

110. Pagamenti fatti per conto delle cessate gestioni (capo 82 dell'entrata) .... per memoria

A) Comitato di stralcio ex Alta Italia..... »

B) Rete mediterranea .... »

C) Rete Adriatica .... »

D) Rete Sicula......................... »

E) Ferrovie meridionali .... »

F) Linea Palermo-Marsala-Trapani ...... »

111. Lavori e prestazioni per conto di amministrazioni diverse o per privati (cap. 83 dell'entrata............ per memoria

112. Servizio delle costruzioni (cap. 84 dell'entrata).... per memoria

A) Servizio centrale .... per memoria

1. Personale .... per memoria
2. Stampati e cancelleria..... per memoria
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti di inventario per memoria
4. Pigione e manutenzione dei locali .... per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento .... per memoria
6. Spese diverse .... per memoria

B) Studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi........... per memoria

1. Personale .... per memoria
2. Stampati e cancelleria..... per memoria
3. Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti di inventario .... per memoria

4. Pigione e manutenzione dei locali .... per memoria
5. Illuminazione e riscaldamento .... per memoria
6. Spese diverse .... per memoria
7. Quota spese del servizio XII per memoria

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici .... per memoria
1. Movimento di materie.... per memoria
2. Opere d'arte e manufatti... per memoria
3. Fabbricati .... per memoria
4. Inghiaiamento .... per memoria
5. Espropriazioni .... per memoria
6. Nolo materiale rotabile.... per memoria
7. Trasporti .... per memoria
8. Forniture di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi............ per memoria
9. Forniture di traverse e legnami d'armamento ... per memoria
10. Impianto del telegrafo.... per memoria
11. Chiusura della strada e delle stazioni............... per memoria
12. Mano d'opera .... per memoria
13. Diverse .... per memoria

Totale del § 3........ 5,000,000 —

Totale del titolo VI..... 397,450,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

113. Versamento delle tasse erariali (cap. 85 dell'entrata). 39,660,000 —

A) Tassa sui trasporti.................... 32,500,000
B) Tassa sull'assicurazione delle merci..... 60,000
C) Tassa di bollo........................ 4,100,000
D) Tassa di bollo a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del 1908 4,000,000

114. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (cap. 86 dell'entrata)........................... 10,100,000 —
A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi 8,400,000
B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni 1,200,000
C) Marche da bollo.................... 200,000
D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto 1908.. 300,000

115. Versamento delle ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335 modificata dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo 87 dell'entrata) .... 250,000 —

116. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 88 dell'entrata)..................... 40,000 —
A) Imposta normale 40,000
B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati del terremoto 1908 .... per memoria

117. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto confine francese–Modane (cap. 89 dell'entrata) .... 32,000 —

Totale del titolo VII....... 50,082,000 —

RIASSUNTO DELLA SPESA SPESA

Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.

Titolo I. — Parte ordinaria ....

Sezione I. — Spese d'esercizio ....

§ 1. — Direzione generale – Servizi centrali I, II III, IV, V e Ufficio stralcio	7,800,000 —
§ 2. — Approvvigionamenti e magazzini	6,300,000 —
§ 3. — Servizio del movimento e traffico	121,350,000 —
§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti	5,600,000 —
§ 5. — Servizio della navigazione	4,735,000 —
§ 6. — Servizio della trazione e del materiale rotabile.....	157,000,000 —
§ 7. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza...	58,718,000 —
§ 8. — Navigazione dello stretto di Messina	600,000 —

§ 9. — Spese generali dell'Amministrazione	38,014,440 —
§ 10. — Servizi secondari	4,600,000 —
Totale sezione I	404,717,440 —
Sezione II. — Spese complementari	22,990,000 —
Sezione III. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria ..	67,907,960 —
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e a-avanzo di gestione	50,650,000 —
Totale del titolo I — Parte ordinaria	546,265,400 —
Titolo II. — Parte straordinaria	148,800,000 —
Totale delle spese ordinarie e straordinarie...	695,065,400 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. — Magazzini ed officine:	
§ 1. Gestione autonoma dei magazzini	165,653,500 —
§ 2. Officine	86,670,000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi.......	42,283,000 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche per i ferrovieri	6,000,000 —
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi:	»
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti................	382,450,000 —
§ 2. — Operazioni attinenti al personale................	10,000,000 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati	5,000,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome..	698,056,500 —
Titolo VII. — Partite di giro	50,082,000 —
Totale generale della spesa	1,443,203,900 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

TEDESCO.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 50-1911.*

Nella « Prefazione Generale all'orario Generale di Servizio 1° Ottobre 1910 (Parte seconda) » si dovrà aggiungere:

A pag. 3, il numero d'ordine 232 e l'indicazione della linea Canicatti Naro col richiamo (*);

A pag. 5 e seguenti inserire, nelle sedi opportune:

Bivio Margonia ★	LB	P	—	232
Molinazzo	LO-a	P	—	232
Naro	LB	P	—	232

Nel volume: « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » si dovrà:

A pag. 8 aggiungere alle linee dipendenti dalla *Direzione Compartimentale di Palermo*:

Canicatti-Naro (a scartamento ridotto);

A pag. 17 fra Bivio Calambrone e Bogliasco inserire:

Bivio Margonia**** (Casa Cantoniera)	Girgenti-Favara Naro Canicatti	Palermo	Girgenti	123	V(6)	B(6)(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

riportando in calce la seguente nota:

**** Situato su linea a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pag. 23, esporre di fianco al nome di Canicatti il richiamo *** riportando in calce la seguente nota:

*** Stazione di scambio con la linea Girgenti-Favara-Naro-Canicatti esercitata con norme speciali.

A pag. 57 fra Molina e Molini d'Isola inserire:

Molinazzo*****	Girgenti-Favara Naro-Canacattì	Palermo	Girgenti	123	V	B	G(1)	-	O(1)	-	-	-	-	-	F	-	-	-	-	-

riportando in calce la seguente nota:

***** Situata su linea a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pag. 62 fra Narni e Narzole inserire:

Naro *****	Girgenti-Favara Naro-Canicatti	Palermo	Girgenti	123	V	B(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	F	-	-	1	22	S

riportando in calce la seguente nota:

****** Situata su linea a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

Nell'*Indice Grafico* delle tabelle polimetriche deve essere tracciato il nuovo tronco Canicatti-Naro, dipendente dal Compartimento di Palermo, con la indicazione del numero 171.

A pag. 168 (tabelle 115 e 116) esporre di fianco al nome della stazione di Canicatti, rispettivamente, i richiami (1) e (2) riportando in calce alle tabelle medesime la nota:

Punto di diramazione per la linea a scartamento ridotto Girgenti-Favara-Naro-Canicatti.

A pag. 171 inserire la tabella polimetrica 123 riportata nell'allegato *B*.

A pag. 238 fra Biscari e Brolo Ficarra inserire:

Bivio Margonia (Casa cantoniera)	31-18	255 13(*)	262 13(*)

riportando in calce la seguente nota:

(*) Da tassarsi; separatamente, cogli appositi prezzi e norme.

A pag. 239 fra Modica e Montemaggiore Belsito e prima di Naso Capo d'Orlando, aggiungere rispettivamente:

Molinazzo	31-18	255 8(*)	262 8(*)
Naro	31-18	255 15(*)	262 15(*)

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli e merci dovranno essere aggiunti i nomi delle nuove stazioni e le indicazioni dell'instradamento e della distanza che nei prontuari medesimi resultano esposti per Canicatti nonchè le distanze relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto, procedendo analogamente a quanto è stato sopra indicato per le aggiunte nel « Prontuario Generale ».

Inoltre dovranno pure essere praticate opportune aggiunte nei fascicoli « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio* ecc. ecc. *in servizio diretto ferroviario-marittimo* (Edizione 1° Luglio 1910) » e nell'*Elenco delle stazioni* ecc. *che partecipano alle Tariffe Speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo* (1° Ottobre 1910).

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 50–1911.*

(123). – GIRGENTI–FAVARA–NARO–CANICATTI'

(linea a scartamento ridotto)

				Naro			
				2	*Bivio Margonia*		
				7	5	**Molinazzo**	
				15	13	8	**Canicattì**

*Allegato **C** all'Ordine di Servizio N. 50-1911.*

Prezzo dei biglietti di corsa semplice in distribuzione alla casa cantoniera di Bivio Margonia.

CASA cantoniera	LINEA cui appartiene	STAZIONI per le quali distribuisce i biglietti	SPECIE dei biglietti	Prezzi compresa la tassa di bollo		STAZIONE incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
				1ª classe	3ª classe	
Bivio Margonia	Girgenti-Favara-Naro Canicattì	Naro	corse semplici	0.25	0.20	Canicattì
		Molinazzo		0.50	0.30	
		Canicattì		1.25	0.60	

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 53-1911.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) » a pag. 11, cancellare la lettera G esposta di contro al nome di Rigoli.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » praticare le seguenti aggiunte :

a pag. 78, di contro al nome di Rigoli, esporre nelle finche da 9 a 16 rispettivamente le seguenti indicazioni :

A O V B S - - F

a pag. 136, nella tabella polimetrica n. 63 sostituire le distanze esposte per Rigoli con quelle risultanti dal prospetto allegato *B*.

Le stazioni situate sulle linee Bologna-Pistoia-Firenze e Pistoia-Lucca-Pisa-Livorno M., dovranno rilevare la nuova distanza per la stazione di Rigoli dalla predetta tabella n. 63, dopo apportatevi le modificazioni di cui sopra, rettificando, poi, la distanza per Rigoli che risulta esposta nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli e merci.

Inoltre le stazioni situate sulla linea Viareggio-Lucca (esclusa Viareggio) e sul tronco Lucca-Bagni di Lucca, dovranno aumentare di un chilometro la distanza che per la stazione di Rigoli risulta esposta nei predetti prontuari manoscritti.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 55-1911.

PROSPETTO indicante i prezzi dei nuovi biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo con la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Corsa semplice – Treni diretti – 1ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni diretti – 2ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni diretti – 3ª tramvia 2ª ferrovia	Corsa semplice – Treni omnibus – 1ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni omnibus – 2ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni omnibus – 3ª tramvia 2ª ferrovia	Andata e ritorno – 1ª tramvia 1ª ferrovia	Andata e ritorno – 2ª tramvia 1ª ferrovia	Andata e ritorno – 3ª tramvia 2ª ferrovia
			Stato	130	—	—	—	—	—	—	23.80	16.65	10.75
			Tramvia . . .	8	—	—	—	—	—	—	1.20	1.20	0.60
Alessandria	Pallanza	Mortara-Arona-Pallanza F.T.	Totale	138	—	—	—	—	—	—	25.—	17.85	11.35
			Stato	130	—	—	—	—	—	—	23.80	16.65	10.75
			Tramvia . . .	7	—	—	—	—	—	—	1.05	1.05	0.50
id.	Suna	id.	Totale	137	—	—	—	—	—	—	24.85	17.70	11.25
			Stato	30	—	—	—	—	—	—	5.50	3.85	2.50
			Tramvia . . .	8	—	—	—	—	—	—	1.20	1.20	0.60
Domodossola	Pallanza	Arona-Pallanza F.T.	Totale	38	—	—	—	—	—	—	6.70	5.05	3.10
			Stato	30	—	—	—	—	—	—	5.50	3.85	2.50
			Tramvia . . .	7	—	—	—	—	—	—	1.05	1.05	0.50
id.	Suna	id.	Totale	37	—	—	—	—	—	—	6.55	4.90	3.—
			Stato	206	—	—	—	—	—	—	37.65	26.35	17.05
			Tramvia . . .	8	—	—	—	—	—	—	1.20	1.20	0.60
Genova P.P.	Pallanza	Alessandria Mortara-Arona-Pallanza F.T.	Totale	214	—	—	—	—	—	—	38.85	27.55	17.65

N. B. — Ai prezzi infrascritti deve essere aggiunta la tassa e la sopratassa bollo.

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Corsa semplice – Treni diretti – 1ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni diretti – 2ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni diretti – 3ª tramvia 2ª ferrovia	Corsa semplice – Treni omnibus – 1ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni omnibus – 2ª tramvia 1ª ferrovia	Corsa semplice – Treni omnibus – 3ª tramvia 2ª ferrovia	ANDATA e RITORNO – 1ª tramvia 1ª ferrovia	ANDATA e RITORNO – 2ª tramvia 1ª ferrovia	ANDATA e RITORNO – 3ª tramvia 2ª ferrovia
			Stato	206	—	—	—	—	—	—	37.65	26.35	17.05
			Tramvia . . .	7	—	—	—	—	—	—	1.05	1.05	0.50
Genova P.P.	Suna	Alessandria-Mortara-Arona-Pallanza F.T.	Totale	213	—	—	—	—	—	—	38.70	27.40	17.55
			Stato	94	—	—	—	—	—	—	16.60	11.60	7.50
			Tramvia . . .	8	—	—	—	—	—	—	1.20	1.20	0.60
Milano C.	Pallanza	Arona-Pallanza F.T.	Totale	102	—	—	—	—	—	—	17.80	12.80	8.10
			Stato	94	—	—	—	—	—	—	16.60	11.60	7.50
			Tramvia . . .	7	—	—	—	—	—	—	1.05	1.05	0.50
id.	Suna	id.	Totale	101	—	—	—	—	—	—	17.65	12.65	8.00
			Stato	64	—	—	—	—	—	—	11.50	8.05	5.20
			Tramvia . . .	8	—	—	—	—	—	—	1.20	1.20	0.60
Novara	Pallanza	id.	Totale	72	—	—	—	—	—	—	12.70	9.25	5.80
			Stato	64	—	—	—	—	—	—	11.50	8.05	5.20
			Tramvia . . .	7	—	—	—	—	—	—	1.05	1.05	0.50
id.	Suna	id.	Totale	71	—	—	—	—	—	—	12.55	9.10	5.70
			Stato	151	—	—	—	—	—	—	27.60	19.35	12.35
			Tramvia . . .	8	—	—	—	—	—	—	1.20	1.20	0.60
Torino P.N.	Pallanza	Santhià-Arona-Pallanza F.T.	Totale	159	—	—	—	—	—	—	28.80	20.55	12.95

DA	A	VIA	Repartizione	Chilometri	Corsa semplice						ANDATA e RITORNO		
					Treni diretti			Treni omnibus					
					1ª tramvia 1ª ferrovia	2ª tramvia 1ª ferrovia	3ª tramvia 2ª ferrovia	1ª tramvia 1ª ferrovia	2ª tramvia 1ª ferrovia	3ª tramvia 2ª ferrovia	1ª tramvia 1ª ferrovia	2ª tramvia 1ª ferrovia	3ª tramvia 2ª ferrovia
Torino P.N.	Suna	Santhià-Arona-Pallanza F.T.	Stato	151	—	—	—	—	—	—	27.60	19.35	12.35
			Tramvia . . .	7	—	—	—	—	—	—	1.05	1.05	0.50
			Totale	158	—	—	—	—	—	—	28.65	20.40	12.85
Torino P.S.	Pallanza	id.	Stato	146	18.65	13.05	8.35	16.95	11.90	7.65	26.70	18.70	11.90
			Tramvia . . .	8	0.80	0.80	0.40	0.80	0.80	0.40	1.20	1.20	0.60
			Totale	154	19.45	13.85	8.75	17.75	12.70	8.05	27.90	19.90	12.50
id.	Suna	id.	Stato	146	18.65	13.05	8.35	16.95	11.90	7.65	26.70	18.70	11.90
			Tramv	7	0.70	0.70	0.35	0.70	0.70	0.35	1.05	1.05	0.50
			Totale	153	19.35	13.75	8.70	17.65	12.60	8.—	27.75	19.75	12.40

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 53-1911.

Distanze chilometriche dalla stazione di Rigoli a quelle sottoindicate:

STAZIONI	Chilometri	STAZIONI	Chilometri
Bologna	154	Montecarlo S. Salvatore	31
Borgo Panigale	149	Altopascio	26
Casalecchio di Reno	144	Porcari	21
Pontecchio	139	Tassignano	17
Sasso	135	Lucca	12
Marzabotto	128	Montuolo	7
Pioppe di Salvaro	122	Ripafratta	4
Vergato	116	Bagni di S Giuliano	4
Riola	107	Pisa Cent. e Porta Nuova	12
Bagni della Porretta	96	Pisa Porta Fiorentina	14
Ponte della Venturina	93	Tombolo	22
Molino del Pallone	88	Bivio Calambrone	28
Pracchia	81	Livorno S. Marco	31
Corbezzi	73	Livorno Torretta	31
Piteccio	67	Livorno Marittima	33
Vaioni	61	Montale Agliana	64
Pistoia	56	Prato	72
Ponteiungo	54	Calenzano	77
Serravalle Pistoiese	50	Sesto Fiorentino	81
Pieve Monsummano	44	Castello	85
Bagni di Montecatini	42	Rifreddi	87
Borgo a Buggiano	39	Firenze S. Maria Novella	90
Pescia	35	Firenze Porta al Prato	93

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 58-1911.*

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte Seconda) », a pag. 5, fra i nomi di Barzanò e Bassano di Sutri, aggiungere:

Baschi . . . . . LG **R** – 125.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », si dovrà:

a pag. 16 fra Baronissi e Bassano in Teverina, inserire:

Baschi | Firenze-Chiusi-Roma | Roma | Perugia | 72 | V | B | G (1) | Roma.

a pag. 141, tabella 72, fra Orvieto e Castiglione in Teverina, inserire il nome della fermata di Baschi con le distanze risultanti dal prospetto allegato *B*.

a pag. 222, fra Baronissi e Bassano in Teverina, inserire:

Baschi 117-30-15 | 809 | 823.

Inoltre nei Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni sottoindicate dovranno riportare, nella sede opportuna, il nome di Baschi e le seguenti indicazioni relative all'instradamento ed alla distanza:

Le stazioni situate sulla linea Firenze-Chiusi-Roma rileveranno la distanza per Baschi dalla tabella N. 72 completata delle indicazioni di cui sopra.

Le stazioni oltre Firenze ed oltre Terontola formeranno la distanza per Baschi aggiungendo Km. 7 a quella di Orvieto o Km. 8 per quelle oltre Chiusi, mentre le stazioni oltre Orte ed oltre Roma formeranno tale distanza aggiungendo Km. 5 a quella di Castiglione in Teverina, e quelle oltre Attigliano aggiungendo invece Km. 6 a Castiglione in Teverina.

L'istradamento da esporsi per Baschi sarà quello della stazione che verrà presa per base nella formazione delle distanze.

Infine, opportune aggiunte dovranno essere fatte nei fascicoli « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio* ecc., ecc., *in servizio diretto ferroviario-marittimo* (Edizione 1° luglio 1910) » e nell' « *Elenco delle stazioni*, ecc., ecc., *che partecipano alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo* (1° ottobre 1910 ».

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 58-1911.

Distanze da Baschi alle stazioni della linea Firenze-Chiusi-Roma

Stazioni	Chilometri	Stazioni	Chilometri
Firenze Porta al Prato . . .	201	Panicale	59
Firenze S. Maria Novella . .	198	Chiusi	48
Firenze Campo di Marte . .	193	Città delle Pieve	40
Compiobbi	185	Ficulle	31
Sieci	182	Allerona	19
Pontassieve	178	Orvieto	8
S. Ellero	173	Castiglione in Teverina . . .	6
Rignano sull'Arno	170	Alviano	13
Incisa	163	Attigliano	22
Figline	158	Bassano in Teverina	27
S. Giovanni Valdarno . . .	150	Orete	35
Montevarchi	145	Gallese	44
Bucine	137	Civita Castellana Magliano .	48
Laterina	132	Stimigliano	61
Ponticino	127	Poggio Mirteto	69
Indicatore	117	Fara Sabina	80
Arezzo	111	Monterotondo	92
Frassineto	99	Sette Bagni	101
Castiglion Fiorentino	93	Portonaccio	113
Cortona	82	Roma S. Lorenzo	116
Terontola	76	Roma Termini e Porta Maggiore	118
Castiglion del Lago	66		

Ordine di Servizio N. 50. (Servizi VII, VIII e XII).

Apertura all'esercizio del tronco Naro-Canicattì della linea a scartamento ridotto Girgenti-Favara-Naro-Canicattì.

Col giorno 28 febbraio 1911, si è aperto all'esercizio e viene provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il tronco di ferrovia Naro-Canicattì della linea in costruzione Girgenti-Favara-Naro-Canicattì.

I. - Descrizione del nuovo tronco di ferrovia.

Il tronco Naro Canicattì s'innesta nella stazione di Canicattì alla linea S. Caterina Xirbi-Licata e termina alla stazione di Naro. È a scartamento ridotto con binario della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di Km. 14 + 314,15 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Naro e di Canicattì; la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 370,31 oltre l'asse della stazione di Naro, risulta di Km. 14 + 684,46.

Fra le due stazioni estreme sopracitate esistono la fermata di Bivio Margonia e la stazione di Molinazzo, situate rispettivamente ai Km. 1 + 845,14 e 6 + 471,08 dall'asse del Fabbricato Viaggiatori della stazione di Naro.

La pendenza massima del tronco è del 25 0/00. I piazzali delle stazioni di Naro, di Molinazzo e di Canicattì come quello della fermata di Bivio Margonia, sono in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono N. 70 opere d'arte, delle quali due sole importanti, e cioè due viadotti a tre luci di m. 7 ciascuna; il primo sul vallone Bilella al Km. 3 + 277,42 ed il secondo sul vallone Incantaro al Km. 4 + 642,86; tutte le altre sono ad una sola luce variabile da m. 0,60 a m. 8,00.

Esiste inoltre una galleria, denominata dello Stretto, della lunghezza di m. 79,74 fra le due testate poste alle progressive Km. 9 + 072,58 e 9 + 152,32.

Vi sono due Case cantoniere semplici e 8 doppie comprese le due che funzionano da fabbricati viaggiatori nella fermata di Bivio Margonia e nella stazione di Molinazzo.

Esistono N. 23 passaggi a livello, dei quali N. 19 sono aperti e muniti di semplici tabelle d'avviso; N. 3, rispettivamente alle progressive 3636,00, 8310,80, e 12794,00 sono provvisti di chiusura manovrata dal personale delle adiacenti Case cantoniere, ed uno, già preesistente alla progressiva 14014,10 alla entrata della stazione di Canicattì, chiuso con cancello.

II. — Descrizione delle stazioni e fermate.

Naro. — Stazione, con fabbricato viaggiatori al Km. 0 a destra andando verso Canicattì;

binari di corsa: quattro, compresi fra le progressive Km. 0 + 255,36 e 0 + 126,27 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 300 ciascuno quelli di 1ª e 2ª linea, di m. 230 quello di 3ª linea e m. 330 quello di 4ª linea;

binari merci: due, dei quali uno allacciato alla 1ª linea in servizio del piano caricatore, e l'altro per carico e scarico diretti allacciato al binario precedente;

binari per le locomotive: tre, allacciati ai binari di corsa e binari merci, con relativa rimessa per due locomotive;

piano caricatore scoperto con carico di fianco e magazzino merci;

sagoma di carico;

bilancia a ponte della portata di 22 tonnellate;

rifornitore con tre colonne idrauliche;

palo indicatore verso Bivio Margonia situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 200 del deviatoio estremo;

circuito telefonico comprendente le stazioni di Canicattì, Molinazzo e Naro e la fermata di Bivio Margonia.

Bivio Margonia. — Fermata nella Casa cantoniera doppia al Km. 1 + 845,14 a destra andando verso Canicatti.

MOLINAZZO. — Stazione con fabbricato viaggiatori nella Casa cantoniera doppia al Km. 6 + 471,08 a destra andando verso Canicattì;

binario merci allacciato mediante traversata al binario di corsa con deviatoio incontrato di punta dai treni provenienti da Naro;

piano caricatore scoperto con carico di fianco.

A Canicattì esiste, oltre al binario di corsa, un binario d'incrocio della lunghezza utile di m. 75, più (in prolungamento di questo) un binario di carico e trasbordo ed infine un binario per le locomotive.

La stazione di Canicattì è protetta verso Molinazzo da un semaforo situato a destra dei treni in arrivo ed a m. 353 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

III. — Dipendenza.

In via provvisoria l'esercizio del tronco sarà sorvegliato per la parte che a ciascuno compete dai singoli Ispettori di Riparto dei tre Servizi attivi, nella cui giurisdizione è compresa la stazione di Canicattì.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall' Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Le stazioni del nuovo tronco saranno incluse nella seguente circoscrizione dei magazzini approvigionamento: *Magazzino di Palermo Centrale*: fornitura di materiali di ordinario consumo ed uso comune, stampati, cancelleria, vestiario, ecc.; *Magazzino di Palermo Lolli*: riparazione degli oggetti d' inventario.

IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee complementari a scartamento ridotto di cui l'Ordine di Servizio N. 120-1910.

V. — Servizi cui sono abilitate le stazioni e le fermate del nuovo tronco.

La stazione di Naro sarà per ora abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, con limitazione per i bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti Kg. 50 ciascuno.

La stazione di Molinazzo sarà abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani e merci a Grande Velocità ed a Piccola Velocità Ordinaria, limitatamente ai colli non eccedenti i Kg. 50 ciascuno, senza limite di peso per ogni singola spedizione.

La fermata di Bivio Margonia sarà abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani per le corrispondenze indicate nell' allegato C al precedente Ordine di Servizio, con limitazione per i bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti 50 Kg. ciascuno, e verrà esercitata da un guardiano con le norme in uso per le Case cantoniere, di cui agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafo », diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

VI. — Trasporti in servizio locale.

Per i trasporti delle persone e delle cose, compresi i bagagli, i cani ed i velocipedi, in servizio locale, cioè fra le stazioni del tronco a sezione ridotta, devono essere applicate le condizioni e le tarffe in vigore per il servizio interno della ex Rete Sicula con la riduzione, per queste ultime, del 25 %, estensibile alle tasse minime per spedizione ma non al diritto fisso nè alle tasse accessorie.

Da tale riduzione restano esclusi i trasporti di persone fatti in base alle tariffe speciali interne e quelli di persone e di cose che si eseguiscono in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, per i quali valgono, anche pel detto tronco di linea, le condizioni e tariffe vigenti sulla rete principale.

Siccome i carri in circolazione sul ripetuto tronco di linea sono tutti della portata di 12 tonnellate, così agli effetti dell'applicazione delle tasse, si dovrà ritenere che esistano in circolazione anche carri da 8 e da 10 tonn. Quando siano richiesti, pertanto carri della portata di 8 o 10 tonn., i trasporti si dovranno considerare come effettuati in carri di portata maggiore per esigenze di servizio, purchè il carico non superi i limiti di cui al comma *i*) dell'art. 107 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti.

Non si accettano nei treni ordinari sul tronco a sezione ridotta le merci richiedenti l'uso di carri congiunti. I trasporti con carri congiunti si potranno soltanto ammettere in via eccezionale con treni speciali da effettuarsi con le norme che saranno all'uopo stabilite.

Provvisoriamente sono esclusi i trasporti a carro completo in servizio locale.

VII. — Trasporti da oltre o per oltre Canicattì.

a) VIAGGIATORI. — Le stazioni tutte della Rete dello Stato sono ammesse alla corrispondenza diretta con le stazioni del nuovo tronco pel trasporto dei viaggiatori mediante la distribuzione di un unico biglietto da partenza a destinazione col frazionamento del percorso agli effetti del computo del prezzo a Canicattì.

Sul tronco Naro-Canicattì, esistendo due sole classi, la 1ª e la 3ª, i prezzi ridotti (formati sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25 %) da riscuotersi per il percorso sul tronco stesso, con biglietti di corsa semplice, sono i seguenti:

	1ª Classe	3ª Classe
Canicattì-Molinazzo	L. 0.75	L. 0.35
Canicattì-Naro	» 1.35	» 0.60

Per i viaggiatori fruenti delle tariffe speciali interne ex Sicule, della tariffa militare e di quelle stabilite per le Concessioni speciali di cui al relativo volume, devono riscuotersi, anche pel percorso sul detto tronco, i prezzi integrali (senza quindi la riduzione del 25 %) delle tariffe apposite vigenti sulla rete principale, col frazionamento del percorso a Canicattì esponendo separatamente i prezzi riscossi sui biglietti distribuiti.

Sui biglietti rilasciati deve indicarsi separatamente la classe scelta dai viaggiatori (prima o terza) per il percorso sul detto tronco, e quella (prima, seconda o terza), per il percorso da e fino a Canicattì sulla rete principale.

In conseguenza, per i trasporti viaggiatori da oltre e per oltre Canicattì deve assere fatto uso esclusivamente dei biglietti a fascicolo Mod. *I*-203 pei viaggi a tariffa ordinaria e dei Mod. *I*-201 ed *I*-202 pei viaggi a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

Le tasse relative ai biglietti d'abbonamento ordinari da oltre e per oltre Canicattì sono da computarsi per intero (e quindi senza il ribasso del 25% sul tronco Naro-Canicattì) sul complessivo percorso cumulato in base alla tariffa vigente sulla rete principale. I biglietti d'abbonamento per l'intera rete dello Stato, valgono anche per il percorso sul tronco Naro Canicattì restando inteso che i biglietti di 2ª classe danno diritto al viaggio in 1ª classe sul tronco medesimo.

Per i biglietti d'abbonamento speciali delle serie XVIII e XIX, il tronco Naro-Canicattì è da considerarsi come percorso di congiunzione, computando il ribasso del 25% sulle tasse relative.

I biglietti di 2ª classe di qualsiasi specie da oltre e per oltre Canicattì, che non portano la specifica indicazione della classe relativa al tronco Naro-Canicattì, danno diritto ai viaggi in 1ª classe sul tronco stesso.

b) Bagagli, cani e velocipedi. — Anche per le spedizioni di bagagli, cani e velocipedi è ammessa la registrazione diretta fra tutte le stazioni della rete dello Stato e le stazioni del nuovo tronco, con applicazione sul medesimo, di tasse ridotte formate sulla base della tariffa generale col ribasso del 25 %.

I prezzi da riscuotersi per il percorso sul tronco Naro-Canicattì, sono perciò da computarsi:

Per i bagagli, sulla base per tonnellata chilometro di L. 0,348;

per i cani, sulla base per chilometro e per capo di L. 0,0174;

per i velocipedi, sulla base di L. 0,01044 per Km. e per macchina.

Le tasse minime per spedizione sono però da applicarsi una sola volta per intero (e quindi senza il ribasso del 25 % previsto pel servizio interno del tronco Naro-Canicattì) sulla percorrenza complessiva dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

c) Merci, valori, veicoli, ecc. — I trasporti in partenza dalle stazioni del tronco Naro-Canicattì e diretti a stazioni poste oltre Canicattì su linee della Rete principale, o viceversa, saranno carteggiate direttamente quantunque se ne faccia il trasbordo a Canicattì.

Al trasbordo stesso provvederà l'Amministrazione ferroviaria.

Per i trasporti ordinari fra le nuove stazioni e quelle della ex Rete Sicula saranno riscossi, per il percorso della linea a scartamento ridotto, i prezzi delle tariffe interne vigenti sulla detta Rete ridotti del 25 % e per quelli da e per il continente saranno riscossi, pure per il menzionato percorso, i prezzi delle tariffe valevoli fra la Sicilia ed il Continente, ridotti parimenti del 25 %.

Tale riduzione non si estende al diritto fisso, nè alle tasse accessorie.

Pei trasporti che si eseguiscono in base al regolamento pei trasporti militari ed alle concessioni speciali, saranno da riscuotersi, in ogni caso, i prezzi vigenti sulla Rete principale, senza la riduzione del 25 %.

Le spedizioni a carro completo dirette alle stazioni del nuovo tronco si tasseranno, per il percorso del tronco stesso, come se proseguissero a destinazione nei carri d'origine, indipendentemente dalla portata e dalla quantità dei carri adoperati per il trasbordo nella stazione di Canicattì.

La tassazione di queste spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, deve essere fatta per l'intero percorso da partenza a destinazione, computando però le tasse per le distanze separate del tronco a sezione ridotta e della Rete principale.

Le spedizioni a Grande Velocità di pacchi ferroviali devono invece essere tassate con i prezzi integrali delle tariffe speciali 1 e 10 (e N. 11 per i trasporti da e per il Continente), cumulando le distanze del tronco anzidetto con quelle della Rete principale.

Le spedizioni di giornali devono essere tassate applicando una sola volta i prezzi integrali della tariffa speciale N. 9 G. V. per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione. Bene inteso anche la tassa minima deve essere riscossa una sola volta per l'intero percorso.

Per tutti i trasporti soggetti a diritto fisso questo sarà riscosso una sola volta, nella misura stabilita dalle singole tariffe, attribuendone una metà alla stazione di partenza e l'altra a quella di arrivo.

Le tasse minime per spedizione si riscuotono una sola

volta per intiero, considerando a questo effetto la linea a scartamento ridotto come facente parte della Rete principale.

Gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare.

Per il numerario, carte-valori ed oggetti preziosi deve essere presentato un esemplare in più dei documenti di trasporto in conformità alle norme in vigore.

Non si accettano, per il trasporto diretto con trasbordo a Canicattì, a cura dell'Amministrazione ferroviaria, le merci seguenti, le quali dovranno perciò essere dirette a Canicattì e quivi svincolate e rispedite a cura delle parti:

a) le merci spedite alla rinfusa e le merci fragili sciolte;

b) le materie esplosive di cui alle categorie 11ª, 12ª, 13ª, 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe;

c) provvisoriamente e fino a che non sarà impiantata una gru sul piano caricatore di trasbordo nella stazione di Canicattì, non si accettano nemmeno i colli che per il loro peso e volume non possono maneggiarsi a braccia d'uomo senza pericolo.

Provvisoriamente sono esclusi anche i trasporti a carro completo in servizio diretto.

Anche i trasporti in servizio diretto richiedenti l'uso di carri congiunti, non saranno ammessi che in via eccezionale sulla linea a scartamento ridotto e con treni speciali.

VIII. — Distanze chilometriche — Pubblicazioni — Prontuari dei prezzi fatti — Biglietti — Documenti di trasporto — Tasse di bollo.

Nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio — Parte seconda — (1° ottobre 1910) » e nei prontuari delle distanze in uso nelle gestioni e nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) ».

Le stazioni del nuovo tronco saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva di Firenze, dei prontuari delle distanze della stazione di Canicattì. Il predetto Ufficio provvederà inoltre

alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc., occorrenti. I biglietti saranno forniti dal Controllo Prodotti di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per i trasporti in servizio locale del tronco da e per oltre Canicattì sono quelli in uso sulla Rete principale.

La tassa di bollo si applica una sola volta anche per i trasporti da oltre e per oltre Canicattì.

IX. — Contabilità delle stazioni, versamenti.

Valgono le norme in uso sulla Rete principale di cui alle apposite istruzioni emanate con l'Ordine di Servizio N. 160, inserito nel Bollettino Ufficiale N. 24 del 1909, avvertendo che per i trasporti da e per oltre Canicattì, non occorre che sia fatta alcuna operazione contabile nella stazione di allacciamento di Canicattì.

La stazione di Molinazzo dovrà compilare per i trasporti effettuati oltre le stazioni di Canicattì separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da oltre la preaccennata stazione di allacciamento.

Le stazioni di Molinazzo e di Naro effettueranno il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e verranno inscritte nell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 275-1908 coll'indicazione della periodicità di cui alle lettere *B* e *C*, rispettivamente. Le stazioni stesse provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale, mentre il pagamento del personale di linea del Mantenimento sarà affidato ad un agente della Cassa di Palermo.

La Casa Cantoniera di Bivio Margonia invierà giornalmente i propri incassi alla stazione di Canicattì.

X. — Orari e composizione treni.

Sul tronco Naro-Canicattì vengono attivate tre coppie di treni, distribuiti nella giornata in modo da avere alla stazione di Canicattì le opportune coincidenze.

I treni stessi saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli per viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e sono illuminati ad acetilene; i carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

Per le scritturazioni e l'invio dei documenti relativi ai dati statistici, fino a contrario avviso, valgono le stesse norme in uso per le altre linee a scartamento ordinario, eccezione fatta pei fogli veicoli i quali verranno trasmessi pel tramite della Divisione Movimento e Traffico di Palermo, alla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica di Bologna, anzichè direttamente dalle stazioni alla Delegazione Circolazione Veicoli di Napoli.

XI. — Carte di libera circolazione.

Pel corrente anno tutte le carte di libera circolazione che comprendono le linee del Compartimento di Palermo, dovranno essere tenute valide anche per il tratto Naro-Canicattì.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 51. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sui tratti Vicenza-Carmignano di Brenta e Fontaniva-Cittadella. Soppressione del Bivio Bertesina e trasformazione del Bivio Vicenza in doppio Bivio Bacchiglione.

Dalle ore 0 del 5 marzo 1911 sarà attivato il doppio binario sui tratti Vicenza-Carmignano di Brenta e Fontaniva-Cittadella della linea Vicenza-Treviso.

Dalla data suddetta il Bivio Bertesina, che è stato spostato verso il Bivio Vicenza, verrà a formare con questo il doppio Bivio Bacchiglione alla progressiva chilometrica 199+010 della linea Verona-Venezia per le diramazioni verso Treviso e verso Schio.

I segnali di protezione degli attuali Bivi saranno modificati ed il nuovo doppio Bivio Bacchiglione sarà protetto:

a) verso Vicenza, da un semaforo di partenza a tre ali

situato in stazione di Vicenza a m. 240 dall'asse del fabbricato viaggiatori; la più alta di dette ali comanda ai treni per Schio, quella intermedia ai treni per Treviso e l'altra a quelli per Venezia;

b) verso Schio, da un disco di 2ª categoria, situato a m. 932 dalla punta del deviatoio e collocato a destra dei treni cui comanda;

c) verso Treviso, da un disco di 2ª categoria, situato pure a m. 1002 dalla punta del deviatoio e collocato a sinistra dei treni cui comanda;

d) verso Venezia, da un disco di 2ª categoria, situato a m. 1185 dalla punta del deviatoio e collocato a sinistra dei treni cui comanda.

Per la manovra di detti segnali collegati fra loro e con i deviatoi interessanti le tre linee di Venezia, Treviso e Schio, sarà istituito provvisoriamente nella Casa Cantoniera al Km. 199-070 della linea Verona-Venezia un posto di movimento, in comunicazione telegrafica (chiamata B V) con la stazione di Vicenza.

Inoltre saranno spostati da destra a sinistra, rispetto ai treni cui comandano, i dischi di 2ª categoria delle stazioni sotto indicate, collocandoli alle progressive chilometriche ed alle distanze dei rispettivi fabbricati viaggiatori per ciascuno qui appresso risultanti:

Lisiera	lato Vicenza . . . al Km.	6+581	ossia a m.	990	dal F.V.
	» S. Pietro in Gù . . »	8+795	» »	1224	» »
S. Pietro in Gù	lato Lisiera . . . . . . »	11+808	» »	1382	» »
	» Carmignano di Brenta »	14+180	» »	990	» »
Carmignano di Brenta	lato S. Pietro in Gù . . »	15+544	» »	1368	» »
	» Fontaniva . . . . . . »	18+275	» »	1363	» »
Fontaniva	lato Carmign. di Brenta »	18+529	» »	1538	» »
	» Cittadella . . . . . . »	21+475	» »	1408	» »
Cittadella	lato Fontaniva . . . . . »	22+273	» »	1387	» »

La stazione di Carmignano di Brenta è provvista di un binario della capacità di 63 veicoli per le precedenze dei treni pari, e quella di Fontaniva di uno della capacità di 27 veicoli per le precedenze dei treni dispari.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le altre disposizioni di competenza derivanti da tale attivazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Venezia.

Ordine di Servizio N. 52. (Servizio VIII).

Servizio di transito via Cormons.

Col giorno 1° marzo 1911, le disposizioni che regolano la esecuzione del servizio di transito via Cormons in forza delle quali la consegna dei trasporti fra l'Amministrazione delle F. S. e la Südbahn ha luogo a Gorizia per le spedizioni in uscita dall'Italia e ad Udine per le spedizioni in uscita dall'Austria, vengono modificate nel senso che la consegna dei trasporti suddetti avrà sempre luogo fra le due Amministrazioni nella stazione di Cormons.

Per tale servizio e per quanto concerne la contabilizzazione dei trasporti da e per l'estero, via Cormons, vengono impartite opportune istruzioni alle stazioni di Udine, Cormons e Gorizia ed al personale dei treni interessato.

Avvertesi però che il transito contabile pei detti trasporti continua ad essere quello di Udine al quale dovranno sempre rivolgersi le stazioni per tutto quanto riguarda le pratiche relative al carteggio ed alle tasse e spese dei trasporti, alle note di affrancazione, agli assegni, alle giacenze di merci, alle mancanze, eccedenze, alle disposizioni per modificazioni al contratto di trasporto, ecc. ed in genere per tutto quanto riguarda i trasporti medesimi.

Fermo restando che i documenti di trasporto delle spedizioni da ferrovia a ferrovia devono portare l'indicazione del transito di Cormons quale stazione di appoggio, si avverte però che il ricarteggio deve essere fatto a cura della stazione di Udine pei trasporti in entrata in Italia e della stazione di Cormons pei trasporti in uscita.

La consegna degli attrezzi di carico e dei copertoni dall'una all'altra ferrovia ha luogo nella stazione di Cormons.

Le registrazioni relative continuano ad essere eseguite dalla stazione di Udine, la quale compila i Mod. G-164 speciali, ecc. per la gestione di Bologna; il transito di Cormons invierà ad Udine col segno di ricevuta degli agenti della S. B.

le distinte dei copertoni ed attrezzi usciti dall'Italia e quelle col visto degli agenti F. S. per i copertoni ed attrezzi in uscita dall'Austria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 53. (Servizio VII).

Trasformazione in stazione nella fermata di Rigoli.

Dal giorno 1º marzo 1911, la fermata di Rigoli, della linea Pistoia-Pisa, viene trasformata in stazione coi seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori: al km. 55 + 448 a sinistra nel senso da Pistoia a Pisa;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive km. 55 + 208 e km. 55 + 813 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 507;

Binario tronco con allacciamento alla I-a linea dal lato verso Pisa;

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e magazzino merci;

Segnali di protezione: due dischi girevoli di II-a categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo rispettivamente di m. 1032 quello verso Ripafratta e di m. 887 quello verso Bagni S. Giuliano;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4865 con la chiamata R. O.

I suddetti deviatoi estremi sono muniti di dischetto indicativo e quello di accesso al binario tronco di dischetto imperativo.

La stazione stessa, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e merci a Grande Velocità, a datare dal giorno suddetto verrà abilitata anche ai trasporti di merci a Piccola Velocità accelerata ed a Piccola Velocità ordinaria,

compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

In relazione a quanto sopra saranno da introdursi nella « Prefazione Generale all'Ordine Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) » e nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » e nei Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, le aggiunte e modificazioni di cui all'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed a quelli delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 54. (Servizio VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 devesi aggiungere il nome della stazione di Roccella Ionica, la quale è stata fornita, a partire dal 1° marzo 1911, dei biglietti d'abbonamento speciale delle serie IX, X e XX, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 55. (Servizio VIII).

Estensione del servizio cumulativo con la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 18-1911).

Alle corrispondenze con biglietti di corsa semplice in servizio cumulativo con la Tramvia Pallanza Fondo Toce-Pallanza, di cui il prospetto « Allegato *B* » all'Ordine di Servizio

N. 18-1911, sono aggiunte — a partire dal 10 marzo 1911 — quelle con biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno indicate nell'unito prospetto allegato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 56. (Servizio VIII).

Servizio Italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 38-1911).

Nella parte II-B della tariffa diretta italo-germanica, ristampatasi col 16° Supplemento, sono da introdursi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

a) Con effetto dal 25 gennaio 1911 è da cancellarsi, a pag. 310, la stazione di « Gerreskeim » con tutte le indicazioni, riportando a pag 303 dello stesso elenco la stazione seguente:

Elb.	**Düsseldorf-Gerresheim*** (3)	—	877	921	1069	—

A pag. 385 (tariffe generali a grande ed a piccola velocità) è da aggiungersi la detta stazione coi relativi prezzi qui sotto indicati:

		Tariffa a Grande velocità			Tariffe a piccola velocità – Spedizioni senza condizione di peso			
		CLASSI			CLASSI			
		a	b	c	1	2	3	4
Düsseldorf-Gerresheim	Pino . .	—	—	—	10.41	10.24	9.81	10.24
	Chiasso .	—	—	—	10.90	10.69	10.26	10.69
	Peri . .	—	—	—	11.87	10.89	10.89	9.89

		TARIFFE A PICCOLA VELOCITÀ									
		Spedizioni a vagone completo									
		CLASSI				TARIFFE SPECIALI					
						I		II		III	
		A	B	C	D	a	b	a	b	a	b
Düsseldorf-Gerresheim	Pino .	7.41	6.57	7.41	6.57	5.52	5.00	5.52	3.86	4.08	2.55
	Chiasso	7.78	6.89	7.78	6.89	5.79	5.25	5.79	4.05	4.30	2.68
	Peri .	9.79	7.91	8.79	7.91	7.15	6.41	7.15	4.74	5.22	3.23

Nella tariffa eccezionale N. 1 (metalli), ristampatasi col 23° Supplemento, nella tariffa speciale per determinati prodotti metallurgici dalla Germania alle stazioni di accesso al Sempione (via Iselle) e nelle tariffe eccezionali N. 28 e 29 (16° Supplemento) è da modificarsi il nome della stazione di « Gerresheim » in « Düsseldorf-Gerresheim ».

b) Con la data del 1° marzo 1911 sono da apportarsi le seguenti varianti alla detta parte II-B;

Pag. 290-358. — *Elenco stazioni germaniche* - Aggiungere a suo posto le qui sottoindicate stazioni, cancellando o modificando quelle corrispondenti che già vi figurano:

Ammi-nistra-zione	STAZIONI	Stazioni di ricarteggio	Distanze in chilometri dai seguenti transiti			
			Pino	Chiasso	Peri	Pon-tebba
Ess.	**Altenessen . . . .**	Oberhausen (G) (1) Osmabrük Hann. Bhf. (B) (1).	910	95	1101	—
Ess.	**Bochum-Riemke .**	Bochum Süd (1).	918	962	1095	—
Ess.	**Caternberg Nord .**	Essen Hauptbhf(1)	911	955	1102	—
Ess.	**Gelsenkirchen-Wattenscheid**	Essen Nord (1)	914	958	1098	—
Ess.	**Kray-Nord . . . .**	Essen Nord (1)	910	954	1101	—
Ess.	**Recklinghausen-Hauptbhf**	Gelsenkirchen Hptbhf. (1)	930	974	1108	—
Ess.	**Recklinghausen-Ost**	Gelsenkirchen Hptbhf. (1)	930	974	1107	—
Ess.	**Rotthausen** (Kr-Essen).	Essen Nord (1).	910	954	1103	—
Ess.	**Wanne . . . . .**	Gelsenkirchen Hptbhf. (1).	920	964	1100	—

Pag. 593-557. — *Tariffa eccezionale N. 6.* — Aggiungere le seguenti nuove stazioni, coi rispettivi prezzi per quintale da esporsi nella colonna della detta tariffa eccezionale N. 6

Stazione			Stazione		
Altenessen	Pino	2.64	Kray Nord	Pino	2.64
	Chiasso	2.77		Chiasso	2.77
	Peri	3.20		Peri	3.20
Bochum-Riemke .	Pino	2.66	Neumühl	Pino	2.64
	Chiasso	2.79		Chiasso	2.77
	Peri	3.19		Peri	3.21
Caternberg Nord .	Pino	2.64	Recklinghausen Hauptbhf	Pino	2,69
	Chiasso	2.77		Chiasso	2.82
	Peri	3.21		Peri	3.22
Gelsenkirchen-Scalke Süd . . .	Pino	2.66	Recklinghausen Ost	Pino	2.69
	Chiasso	2.79		Chiasso	2.82
	Peri	3,21		Peri	3.22
Gelsenkirchen-Wattenscheid . .	Pino	2.65	Rotthausen (Kr. Essen)	Pino	2.64
	Chiasso	2.78		Chiasso	2.77
	Peri	3.19		Peri	3.21
Herne	Pino	2.68	Wanne	Pino	2.67
	Chiasso	2.81		Chiasso	2.80
	Peri	3.20		Peri	3.20

***

Con effetto dal 1° marzo 1911 i prezzi della tariffa eccezionale N. 38 P. V., del servizio diretto italo-germanico, applicabili sul percorso al Nord d'Italia ai trasporti di *grafite* in partenza dalle località italiane di Bagnasco, Cengio, Cuneo-Luino, Pinerolo e Torre Pellice, verranno estesi anche alle provenienze da Saluzzo.

Di conseguenza, nella parte I-B della tariffa diretta, e precisamente nella nota (1) a piè della pagina 73 della nomenclatura, sarà da aggiungersi il nome della stazione di Saluzzo. Eguale aggiunta sarà da farsi anche nell'intestazione della predetta tariffa eccezionale 38 che figura a pag. 667 della parte II-B (24° Supplemento).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 57. (Servizio VIII).

Servzio Italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 33-1911).

Nella tariffa pel servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° agosto 1904) si dovranno introdurre le seguenti modificazioni.

a pag. 122 dell'Elenco delle stazioni italiane (ristampato col 3° supplemento) la Nota N. (72) relativa a *Cormons transito* dovrà essere annullata e sostituita dalla seguente:

(72) La consegna reciproca delle merci e la rispedizione dei trasporti da ferrovia a ferrovia hanno luogo a Cormons stazione. Pel computo delle tasse servono le distanze di Cormons confine.

Inoltre nella tariffa di transito a pagina 240, pure ristampata col 3° Supplemento, il prezzo di 3.72 della prima serie, per la relazione Pino transito-Cormons transito, dovrà essere corretto in 3.61, mentre il prezzo della seconda serie per la relazione Ancona-Cormons, esposto in 3.23, dovrà essere corretto in 2 23.

Distribuito agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 58. (Servizio VII).

Apertura all'esercizio della fermata di Baschi.

A datare dal 5 marzo 1911, verrà aperta all'esercizio, sulla linea Firenze-Roma, fra le stazioni di Orvieto e di Castiglione in Teverina, la fermata di Baschi, la quale, dalla stessa data, sarà ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e merci a Grande Velocità, limitatamente per queste ultime ai colli non eccedenti i Kg. 50 cadauno, senza limite di peso per ogni singola spedizione.

La fermata suddetta è munita dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori al Km. 117+236,20 (da Roma) a sinistra nel senso da Firenze a Roma;

Segnali di protezione: due semafori ad un'ala situati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del Fabbricato viaggiatori di m. 1164 quello verso Orvieto e di m. 1316 quello verso Castiglione in Teverina. Tali semafori avranno lo stesso significato di quelli a protezione dei passaggi a livello e dovranno quindi essere rispettati secondo le modalità dell'art. 56 del Regolamento Segnali e sussidiati con petardi a sensi dell'art. 66 delle Disposizioni Complementari dello stesso Regolamento sui segnali: la loro posizione normale sarà quella di via libera.

Detta fermata effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Roma, quattro volte al mese, e quindi il nome della fermata stessa è da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Roma allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908 con la lettera *F*.

In conseguenza di quanto sopra, saranno da apportarsi nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte Seconda) », nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », nei fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali, ecc., ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) », ed « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e scali lacuali, ecc., ecc., che partecipano alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1° ottobre 1910) » e nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, le modificazioni di cui all'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 59. (Servizio IX).

Istituzione dei premi sul risparmio del combustibile e materie grasse sui piroscafi addetti alla navigazione di Stato.

A datare dal 1° marzo 1911 sono istituiti, in via di esperimento, a favore del personale addetto ai piroscafi della Navigazione di Stato, dei premi sulla economia del combustibile e delle materie grasse e di consumo, secondo le norme di un Regolamento che verrà distribuito al Personale interessato.

Circolare N. 22. (Servizio X).

Ricupero e versamento di parti importanti complete dei veicoli e di ferramenta e pezzi di ricambio rinvenuti lungo la linea e nelle stazioni.

(Vedi Circolare N. 78-1910).

Ad unificazione delle norme, tuttora vigenti, emanate dalle cessate Amministrazioni relative al ricupero e versamento d parti importanti e complete da veicoli — come ad esempio, porte, sportelli, sponde, bilici e relativi stanti, garette, ecc. — cadute lungo la linea durante la corsa dei treni, o dimenticate nelle stazioni e piazzali adiacenti, si prescrive quanto segue:

1° Quando vengono rinvenute dette parti complete lungo la linea, dal personale del Mantenimento, questo provvederà perchè siano immediatamente portate nella prossima stazione e poscia spedite alla più vicina Squadra di rialzo.

Quando invece vengono rinvenute nelle stazioni od adiacenze, il Verificatore, oppure il Capo stazione nelle località prive di Verificatore, dovrà spedirle alla vicina Squadra di rialzo, presso la quale saranno trattenute in attesa di superiori istruzioni.

Nei documenti di spedizione dovrà indicarsi, quando è possibile rilevarlo da qualche marca esistente sulle parti rinvenute, il numero del veicolo al quale esse appartengono.

Le Squadre di rialzo ricevendo simili spedizioni dovranno informarne, pel tramite degli Uffici superiori, il Servizio centrale X (Ramo materiale) specificando le parti ricevute.

2° Quando in una Officina o in una Squadra di Rialzo viene introdotto per la riparazione un veicolo mancante di una o più parti complete che si ritengono cadute durante la corsa del veicolo o dimenticate in qualche località, se ne dovrà pure informare, sempre pel tramite dell'Ufficio superiore, il Servizio centrale X (Ramo materiale) indicando nella comunicazione la serie ed il numero del veicolo. Le parti mancanti nonchè gli estremi della etichetta di riparazione (genere di etichetta, data, località) applicata al veicolo, le Officine faranno la comunicazione direttamente al Servizio centrale X.

Il veicolo dovrà poi essere trattenuto nell'Officine o nella Squadra rialzo in attesa di istruzioni, ma nel frattempo gli si dovranno eseguire quelle altre eventuali riparazioni che fossero necessarie indipendentemente dalla sostituzione della parte mancante.

3° Il Servizio Centrale X (Ramo materiale) coordinando le comunicazioni di cui ai punti precedenti, darà le disposizioni del caso perchè siano spedite all'Officina o alla Squadra di rialzo ove venne introdotto il veicolo, le parti rinvenute che risultassero appartenenti al veicolo stesso o che, secondo le indicazioni ricevute, fossero convenientemente applicabili al veicolo.

4° Trascorso, dopo la comunicazione fatta a sensi del punto 2°), un congruo periodo di tempo, secondo la maggiore o minore entità delle riparazioni che il veicolo richiede, ed in ogni caso non più tardi di un mese dalla sua entrata in riparazione, senza che siano pervenute all'Officina o alla Squadra di rialzo istruzioni al riguardo, si dovrà senz'altro provvedere alla sostituzione della parte mancante e alla sollecita riconsegna del veicolo alla circolazione.

5° Le Squadre di rialzo che in relazione a quanto è detto al punto 1°) hanno in deposito le parti dei veicoli rinvenute lungo la linea e nelle stazioni, trascorsi sei mesi dalla

data del ricevimento di dette parti senza aver ricevuto avviso di spedirle altrove, dovranno riutilizzarle nella riparazione dei veicoli alla prima occasione propizia, oppure dovranno spedirle, allo stesso scopo, all'Officina della circoscrizione qualora ritengano di non poterle facilmente impiegare.

6° Se tra le parti complete ricevute, le Squadre rialzo ne riscontrano qualcuna appartenente a veicoli di altre Ferrovie italiane od estere e siano riconosciute illese o convenientemente riparabili, dovranno rinviarle alla Ferrovia proprietaria colle modalità in uso per l'invio dei pezzi di ricambio pei veicoli in servizio cumulativo.

7° Le ferramenta ed i pezzi di ricambio come: tenditori, catene di sicurezza, bossoli, staffoni, ecc., che si rinvengono abbandonati in piazzali o lungo la linea dovranno pure essere inviati alla più vicina Squadra di rialzo, la quale a differenza di quanto è disposto per le parti importanti, non dovrà fare alcuna comunicazione, nè trattenere i pezzi, ma bensì utilizzarli subito nella riparazione dei veicoli se sono in buono stato e diversamente, versarli a Magazzino o come pezzi fuori uso o o come pezzi usati servibili a seconda del caso.

Se anche tra questi pezzi se ne riscontrassero di quelli appartenenti a veicoli di altre Ferrovie dovranno essere spediti all'Amministrazione proprietaria.

Le presenti disposizioni annullano e sostituiscono quelle in vigore su tale materia, ma non esonerano il personale di verifica dall'obbligo che ha di notificare al Capo Stazione o a chi per esso, le mancanze di tal genere che riscontra ai veicoli in arrivo, affinchè possa fare le dovute riserve al Capo Conduttore di servizio al treno.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 11, 26, 29, 43, 46 e ai Capi squadra del mantenimento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 1.v (Servizio I).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore degli onorevoli Senatori e Deputati.

Come dall' Ordine di Servizio n. 4v del 1910, i biglietti gratuiti serie B° ed i relativi buoni bagaglio (contraddistinti da striscia diagonale azzurra) concessi pel 2° anno della XXIII legislatura agli onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento, a sensi degli art. 11 e 12 del Regolamento per l'applicazione della legge 9 luglio 1908, n. 406, *non potranno essere accettati oltre la mezzanotte del 6 marzo 1911.*

A differenza tuttavia di quanto era stabilito negli anni precedenti, i viaggiatori ai quali scadessero i biglietti serie B° ed i buoni bagaglio durante la corsa, potranno utilizzare il rispettivo biglietto *sino alla stazione per la quale esso è stato vidimato, o per quella dove eventualmente intendono di effettuare una fermata.*

In qualunque altro caso, i viaggiatori, che presentassero biglietti serie B° scaduti di validità dovranno pagare il biglietto a tariffa ordinaria, ed il personale di controlleria, in caso di rifiuto, dovrà ritirare il biglietto serie B°, regolandosi così come è indicato negli ultimi due alinea della circolare n. 12 del 1911 (1).

Per il 3° anno della XXIII legislatura verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello da tenersi validi coi treni in partenza *dopo la mezzanotte del 6 marzo 1911* e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 6 marzo 1912 o, nel caso di eventuali nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei Comizi.

---

(1) In caso di rifiuto ad effettuare il pagamento delle dovute tasse e sopratasse, non verrà rilasciato ai detti viaggiatori il mod. I-204, senza prezzo in sostituzione del biglietto serie B°, da ritirarsi, e saranno da adottare verso di essi i medesimi provvedimenti stabiliti pei viaggiatori ordinari.

In tutti indistintamente i casi di disguido o d'irregolarità dovrà farsi rapporto all'ufficio superiore, allegando il biglietto serie B° ritirato, i cui estremi devono essere riportati, come di regola, sul mod. I-204, quando quest'ultimo sia rilasciato.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono precipuamente da quelli ancora in corso, per una riga di color *rosso* nel mezzo del biglietto e dello scontrino di controllo, nonchè pel fondo sul quale è scritto *anno 3° della XXIII legislatura.*

Su tali biglietti è stampata la data di scadenza al 6 marzo 1912 e non dovranno tenersi validi, *in nessun caso,* se non portano la firma a penna dell'onorevole Senatore o Deputato, che ne è il titolare.

Si richiamano le disposizioni contenute nella circolare n. 12-1911 suddetta, *ricordando in modo particolare, che le biglietterie delle stazioni, all'atto delle vidimazioni, debbono sempre tener presente che per disposizione di legge i biglietti serie B° non possono essere validi che da o per Roma.* Quindi i biglietti rilasciati da Roma per altra stazione delle Ferrovie dello Stato debbono portare la vidimazione della *stazione di Roma,* senza di che non sono da tenersi validi, non essendo consentita la rinuncia al percorso iniziale; invece i biglietti in partenza da altra stazione della rete devono sempre aver Roma come stazione destinataria finale e non saranno mai da tenersi validi, rifiutandone la vidimazione, biglietti il cui percorso fosse all'infuori *delle linee che fanno capo alla stazione di Roma,* come ad esempio: Ancona-Brindisi, Torino-Venezia; oppure che oltrepassassero la stazione di Roma, come Milano-Napoli, Palermo-Genova.

Nel concedere poi le vidimazioni per fermate intermedie, le biglietterie debbono aver presente che i portatori dei biglietti serie B° debbono sempre seguire il percorso più breve fra la stazione di partenza e quella di arrivo, eccezione fatta pei casi in cui il percorso comprenda una delle vie facoltative comuni a tutti i viaggiatori muniti di biglietti a tariffa ordinaria e per conseguenza, *non deve essere accordato alcun visto per una fermata intermedia, se tale fermata non è compresa nel percorso più breve fra Roma e la stazione di partenza di arrivo, o nel percorso della via facoltativa.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 2.V (SERVIZI VII e VIII).

5° censimento generale della popolazione e I° censimento industriale.

Come è stabilito dalla legge N. 212, 8 maggio 1910, prossimamente avranno luogo il 5° Censimento generale della popolazione ed il 1° Censimento industriale, epperciò il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, valendosi della facoltà accordatagli dall'art. 12 della legge stessa, potrà far trasportare in franchigia sulle Ferrovie dello Stato, prima i grossi pacchi degli stampati occorrenti ai due Censimenti, e poscia quelli delle schede compilate dalla Cittadinanza.

I pacchi più piccoli verranno trasportati a mezzo delle RR. Poste.

Per disciplinare i trasporti da eseguirsi a mezzo della Ferrovia, tanto sulla Rete dello Stato, quanto su quelle delle Ferrovie Secondarie od in corrispondenza, si impartiscono le disposizioni seguenti, raccomandando a tutto il personale di osservarlo con quel particolare interessamento richiesto dalla importanza eccezionale dei trasporti stessi:

I.

Le spedizioni degli stampati occorrenti ai due Censimenti verranno effettuate per Ferrovia dai Magazzini Compartimentali dell'Economato Generale del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, sedenti in Milano, Roma e Napoli, direttamente ai Comuni principali (ossia quelli con popolazione oltre i 15,000 abitanti) ed a mezzo delle Sottoprefetture o Commissariati distrettuali per altri Comuni. Le Sottoprefetture ed i Commissariati Distrettuali ne faranno poscia la distribuzione ai Comuni, valendosi di massima della Posta, e ricorrendo alla Ferrovia soltanto quando lo esigano condizioni di peso o di volume dei singoli pacchi.

Il Magazzino di Milano provvederà per i Circondari ed i Comuni del Piemonte, Liguria, Lombardia e Veneto; quello di Roma per quelli dell'Emilia, Toscana, Marche, Lazio, Umbria, Abruzzi-Molise e Sardegna; e quello di Napoli per quelli della Campania e delle Puglie, Basilicata, Calabria e Sicilia.

II.

Le spedizioni delle schede compilate verranno effettuate direttamente dai Comuni alla Direzione Generale della Statistica, Ministero d' Agricoltura, Industria e Commercio in Roma, ed avverranno di massima a mezzo della Posta; però qualora lo richiedano ragioni di peso o di volume dei pacchi, anche queste potranno essere effettuate a mezzo della Ferrovia.

III.

Le spedizioni per Ferrovia, tanto degli stampati quanto delle schede, saranno composte di pacchi di diverse dimensioni, ravvolti in carta color bigio o cinereo, racchiusi ciascuno fra due assicelle di legno, o due pezzi di robusto cartone, e solidamente legati. Ogni pacco sarà munito di un cartellino bene assicurato, sul quale verrà indicato l'indirizzo del destinatario (Municipio, Circondario o Distretto. per gli stampati, Direzione Generale della Statistica Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio per le schede compilate). I pacchi delle schede compilate dovranno però essere assicurati, col suggello o col piombo del Comune speditore applicato ai nodi delle corde.

IV.

Questi pacchi dovranno essere manipolati con cura speciale ed inoltrati a G. V. caricandoli negli itinerari che più direttamente li possano portare a destino, evitando il più possibile che abbiano a subire operazioni di trasbordo ai transiti.

Le stazioni sono anche autorizzate a formare, *con queste sole spedizioni*, un itinerario supplementare diretto, od abbinato in modo da non richiedere soste lungo il viaggio, anche quando

il peso ed il volume non raggiungano completamente, ma si avvicinino a quelli stabiliti per la formazione dei supplementari a G. V.

A tale scopo potranno esser presi accordi diretti fra i Capi dei Magazzini Compartimentali succitati ed i Capi delle stazioni di partenza.

Nei supplementari così formati non si ammetterà il carico di altre merci ed ai carri utilizzati per formarli dovrà applicarsi sotto l'etichetta solita un cartello manoscritto con l'indicazione « *Censimento* ».

V.

Le spedizioni saranno da considerarsi « ferme in stazione »; perciò non appena giunte a destino, il Capo della stazione di arrivo, oltre a provvedere per l'emissione della lettera d'avviso prescritta per tutti i trasporti ordinari, dovrà trasmettere uno speciale avviso al destinatario (Sindaco, Sottoprefetto, Commissario Distrettuale) perchè provveda sollecitamente al ritiro. Intanto farà depositare i colli in un locale apposito di facile sorveglianza.

VI.

I pacchi contenenti le schede compilate dovranno essere caricati nel normale 5 G. V. da tutte le stazioni servite da questo normale.

Le altre stazioni dovranno appoggiarli invece al transito più vicino servito dal detto normale 5, valendosi se occorre, anche dei treni viaggiatori, e preavvisando il transito di tale invio.

Il transito di appoggio curerà di trasbordare i colli nel normale 5.

Il Capo stazione di Roma Termini, oltre all'emissione della lettera di avviso ordinaria, provvederà ad avvisare per ogni arrivo di questi pacchi la prefata Direzione Generale della Statistica Ministero Agricoltura, Industria e Commercio, e curerà che i pacchi stessi siano depositati in un locale sicuro e di facile sorveglianza fintantochè il Ministero non ne effettuerà il ritiro.

Le consegne di tutte le spedizioni sopraindicate (stampati e schede compilate) dovranno avvenire in via di fatto fra il personale di stazione e quello viaggiante e viceversa, e tanto sui libretti di consegna quanto sui fogli di accompagnamento le indicazioni del quantitativo dei colli riferentisi a queste spedizioni dovranno essere completate con la parola « *Censimento* ».

VII.

Le spedizioni da e per la Sicilia saranno tutte instradate per lo Stretto di Messina; mentre quelle dirette o provenienti dalla Sardegna, da eseguirsi in servizio cumulativo ferroviario marittimo, dovranno instradarsi per la via di *Civitavecchia-Golfo Aranci* esercitata dallo Stato; il trasporto per mare avrà luogo in franchigia, così come avviene per il percorso ferroviario sulle linee dello Stato, computando solamente le tasse dovute alle Ferrovie Reali Sarde od alle Secondarie Sarde.

VIII.

Il trasporto per ferrovia sia degli stampati che delle schede compilate, avverrà in base alle ordinarie note di spedizione G. V., le quali oltre all' indicazione che la *consegna* è da farsi in *stazione*, dovranno portare la specifica della merce con la dicitura: « *Stampati per i censimenti del 1911, da trasportarsi gratuitamente sulle Ferrovie dello Stato, a sensi dell'articolo 12 della legge 8 maggio 1910, N. 212.*

IX.

Pei trasporti, diretti a località appartenenti ad Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, le stazioni di *Milano Centrale, Roma Termini* e *Napoli Centrale,* in cui risiedono i Magazzini sopra indicati, stabiliranno le tasse di porto dovute soltanto al corrispondente e da esporsi sui documenti di trasporto nella colonna delle tasse in affrancato, assumendone debito senza riscuoterle e pareggiandosene in conto corrente

alla voce: « Trasporti in c/c per conto del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio », in appoggio ad una distinta di siffalti trasporti che dovrà essere allegata al conto corrente mod. I-502.

Le tasse sopra accennate dovranno pure essere esposte sulle ricevute in partenza da rilasciarsi ai mittenti, agli effetti dell'eventuale riscontro sul rimborso da chiedersi al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

X.

Collo stesso procedimento le stazioni di scambio colle Amministrazioni ammesse al servizio di corrispondenza, nel provvedere al ricarteggio in affrancato dei cointesi trasporti a G. V., si pareggieranno delle tasse di porto pagate afferenti all'ulteriore percorso sulla secondaria, in appoggio alle rispettive ricevute in partenza da iscriversi in una distinta, che, insieme alle ricevute medesime, sarà da allegarsi al conto corrente mod. I-502.

XI.

Quando invece il ritorno per ferrovia dai Comuni alla Direzione Generale della Statistica (Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Roma) delle schede completate, abbia origine da una stazione appartenente ad Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo o di corrispondenza colle Ferrovie dello Stato, le spedizioni dovranno eseguirsi in assegnato; e la stazione di *Roma Termini, destinataria di tutti siffatti trasporti,* si addebiterà delle tasse spettanti all'Amministrazione in contatto e corrisposta in transito, o fatte seguire in assegnato dalla stazione di scambio come « *spesa anticipata* » al Corrispondente, in appoggio al bollettino di consegna.

Tali tasse o spese, da esporsi nella colonna delle tasse in assegnato tanto sui documenti di trasporto, quanto sui tagliandi da consegnarsi alla Direzione Generale della Statistica, non dovranno dall'anzidetta stazione di Roma Termini riscuotersi all'atto dello svincolo, ma essere accreditate nel conto corrente alla voce « *Trasporti in c/c per conto del Ministero di Agri-*

coltura, Industria e Commercio» in appoggio ad una distinta delle spedizioni in parola che sarà allegata al conto corrente mod. I-502.

XII.

I Capi stazione ed i Capi gestione dovranno prestarsi a fornire tutte le indicazioni necessarie ai mittenti ed ai destinatari delle spedizioni, di cui si tratta, procurando di facilitarne il compito con tutti i mezzi possibili.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 16 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Trasporto di merci infiammabili — Incendio — Causa ignota — Irresponsabilità della Ferrovia.

Gli art. 103, 130 *delle Tariffe ferroviarie contengono la presunzione di irresponsabilità del vettore pei danni in essi indicati. Tale presunzione non può essere distrutta se non dalla prova specifica della colpa di esso vettore, posta a carico del reclamante.*

CASSAZIONE DI TORINO - Sentenza 14 novembre 1910 - Est. DESENZANI ff. di Presidente, - P. M. BERTOLINI (concl. conf.) - FERROVIE STATO - Serv. legale contro CREMONESI.

Una partita di fieno in balle si incendiò, per cause rimaste ignote, nella stazione d'arrivo di Milano P. Sempione, prima che si procedesse allo scarico della merce. L'Amministrazione ferroviaria eccepì al reclamante la presunzione della propria irresponsabilità in base agli art. 103, 130 delle tariffe. Il giudice di primo grado e quello d'appello negarono che gl'indicati disposti sanciscano alcuna presunzione a favore delle ferrovie e affermarono che queste, per sottrarsi al pagamento del chiesto indennizzo, dovessero provare che l'incendio avvenne per caso fortuito, oppure per fatto del mittente o del destinatario, secondo prescrive l'art. 400 cod. comm.

La Corte ha osservato che ben a ragione le Ferrovie di Stato col primo mezzo rimproverano alla denunciata sentenza la violazione ed errata applicazione dei criteri fondamentali ai quali il legislatore si inspirò nel disciplinare la esecuzione e gli effetti dei contratti di trasporto stipulati col vettore ferroviario.

E che il Tribunale abbia fondato il suo giudizio sopra un concetto errato risulta manifesto dall'inciso della sentenza con cui sull'esordire della sua parte razionale, dopo d'avare premesso che le Ferrovie per esimersi dall'obbligo di rifondere il danno dovevano provare che l'incendio delle balle di fieno trasportate, dipese da caso fortuito o da forza maggiore, o da colpa o negligenza del mittente, soggiunge: *tale prova di responsabilità dovevano le Ferrovie fornire, non solo per la legge comune, ma anche per diritto ferroviario perchè l'art.* 130 *delle tariffe non deroga alla norma generale contenuta nell'art.* 400 *Codice comm. poichè tali disposizioni s'integrano e si completano a vicenda.*

L'erroneità di questi apprezzamenti giuridici sui quali precipuamente ed anzi esclusivamente il Tribunale fondò il suo giudizio, è tosto fatta palese, appena si rifletta, che mentre l'art. 400 Cod. Comm. parte da una presunzione di responsabilità del vettore ove costui non fornisca la prova che l'avaria della merce trasportata derivò da caso fortuito ovvero da forza maggiore, ovvero da vizio della merce, ovvero da fatto del mittente o del destinatario l'articolo 130 delle tariffe generali, costituenti l'allegato D delle convenzioni approvate con la legge 27 aprile 1885 n. 3048, invertendo l'onere della prova, statuisce la irresponsabilità del vettore ferroviario, per l'avaria toccata *ad una merce infiammabile*, ove non sia provata la sua colpa.

Laddove adunque il citato art. 400 della legge comune presume la colpa del vettore, e da tale presunzione non lo esonera se non nel caso che esso vettore provi la sua irresponsabilità, l'art. 130 della legge speciale pone, a carico di chi reclama i danni per l'avaria delle merci trasportate, l'onere di provare la colpa del vettore ferroviario.

E non v'ha dubbio che fra le *merci infiammabili* indicate alla lettera C) di detto articolo 130 delle tariffe vada compreso il *fieno* perchè l'allegato n. 9 delle mentovate tariffe dall'art. 8, nel suddivedere in 14 categorie le merci per loro natura soggette a condizioni speciali nei riguardi del trasporto sulle strade ferrate, pone appunto nella categoria IV riguardante le merci infiammabili, *la paglia, gli steli, il fieno ecc.*

Nè vale obbiettare come si obbietta dal resistente invocando a conforto della sua tesi la sentenza 2 maggio 1893, da questa Corte Suprema resa sul Ricorso della Ditta F. Avandero, che le tariffe ferroviarie non possono avere portata alcuna deroga ai principii che regolano la responsabilità del vettore, scritti negli articoli 400 segg. e Codice Comm. imperocchè secondo gli insegnamenti dei più reputati commentatori del Codice Ferroviario ed alla stregua dei responsi della pratica giurisprudenza devesi accogliere la teorica totalmente opposta. Ed invero è d'uopo tener presente che in concreto non può che trovare piena applicazione la massima di diritto — *in toto jure generi per speciem derogatur* — ricordata dallo stesso Zanardelli allorquando nel 1882 si discuteva alla Camera dei Deputati il progetto del Codice di Commercio, che in quello stesso anno venne promulgato, e fu in quell'occasione che egli affermò che *le tariffe ferroviarie avendo forza di legge ne avverrà che esse prevarranno al Codice di Commercio perchè legge speciale, e perchè legge posteriore deroga all'anteriore.*

Siccome adunque la legislazione ferroviaria venne più tardi costituita dalle suindicate tariffe approvate colla legge del 1885, così non è possibile contestare alle stesse l'efficacia abrogativa delle precedenti disposizioni contrarie del Codice di commercio. E male a proposito si fa dal resistente richiamo all'invocata decisione del 1893, dacchè con essa, questa Corte espressamente ritenne *che l'art.* 130 *di dette tariffe statuisce a favore dell'Amministrazione ferroviaria una presunzione di irresponsabilità per di cui effetto sta a carico del mittente o del destinatario di provare la colpa di essa Amministrazione quando domandi la rifusione del danno per deperimento od avaria della merce per sua natura soggetta a facile deterioramento.*

Senonchè la regola scritta negli art. 103 e 130 delle ricordate tariffe, secondo la quale occorre sia *ex adverso* fornita la prova della colpa del vettore ferroviario acciò questo sia tenuto a rifondere il danno derivato da avaria della merce trasportata, se costituisce una deroga del principio stabilito dall'art. 400 Cod. comm. che fa obbligo invece al vettore di provare la propria irresposabilità, non è certo in aperto contrasto colla disposizione portata dal successivo art. 401, ma anzi questa prescrizione della legge generale fu quella che in certo modo suggerì di inserire nella legge speciale l'eccezione di presunzione di irresponsabilità delle Ferrovie.

Quest'art. 401 dispone infatti che ove si tratti del trasporto di cose fragili o soggette a facile deterioramento, o di animali ecc., le Amministrazioni di strade ferrate *possono stipulare* che la perdita e l'avaria delle cose trasportate si presuma derivata da vizio o dalla natura delle cose stesse, o da fatto del mittente o del destinatario, ma non è provata la colpa del vettore ferroviario, concedendo così che colla legge del contratto si deroghi alla regola generale scritta nel precedente art. 400 della presunzione di colpa del vettore sino a prova contraria che spetta al vettore di fornire.

La presunzione di irresponsabilità del vettore ferroviario consentita in via di eccezione dal detto articolo 401 venne però subordinata alla condizione che sia stipulata mediante apposita clausola contrattuale dal Codice ferroviario, invece si applicò bensì agli art. 103, 130 succitati alle merci appunto di facile deperimento fra le quali, come già si ricordò, vanno annoverate quelle infiammabili, ossia di facile combustione, ma si ampliò nel senso che essendo queste merci per la stessa loro natura esposte al pericolo di un danno il più delle volte inevitabile pel solo fatto di venire trasportate, non si richiese più la stipulazione di un patto espresso nel

contratto di trasporto, e si è senz'altro sanzionato che tale rischio, inerente non già al trasporto, ma alla cosa trasportata, rimanga a carico del mittente o del destinatario e si presuma sino a prova contraria l'irresponsabilità del vettore. Il nostro legislatore ferroviario molto opportunamente ha ritenuto pertanto di adottare il sistema tolto dal Codice germanico, di esonerare cioè l'Amministrazione delle Ferrovie dalla presunzione di responsabilità, e non in virtù di una riserva da inserirsi volta per volta nella lettera di porto, ma in virtù di una presunzione generale che l'art. 401 Cod. comm. e gli art. 103 e 130 delle mentovate tariffe del 1885 desumono dalla stessa natura di certe merci suscettibili di facile deterioramento e per effetto di questa statuizione, rimane evidentemente invertito l'onere della prova ponendosi a carico del reclamante la prova della colpa del vettore ferroviario.

In sostanza adunque si è coi detti art. 103 e 130 delle ricordate tariffe stabilita come condizione generale per tutti i trasporti, quella presunzione di irresponsabilità per il vettore ferroviario che l'art. 401 Cod. di commercio lascia in facoltà di stipulare in ogni singolo contratto col mittente, sicchè i predetti art. 103 e 130 delle tariffe se sono in contrasto coll'art. 400 armonizzano piuttosto e si completano col successivo art. 401 Cod. comm.

Invece il Tribunale di Milano, con l'impugnata sentenza, apertamente disconobbe i principii di diritto ferroviario innanzi esposti, imperocchè, dopo avere ammesso in linea di fatto, che si versava in materia di trasporto di balle di fieno e così di merce che appartiene alla classificazione tassativamente determinata dall'art. 130 lettera *C* delle tariffe, in relazione all'art. 8 cat. 4ª dell'allegato n. 9 in luogo di applicare senz'altro la presunzione generica di irresponsabiiità delle Ferrovie e di ritenere, che spettasse all'interessato o reclamante Cremonesi di dare la prova che l'avaria per incendio del fieno fu la conseguenza della colpa delle Ferrovie, fu d'avviso che per contrario incombesse alle Ferrovie l'onere di fornire la prova della forza maggiore, e del caso fortuito e della colpa dello speditore.

Dovendo dunque la sentenza stessa cadere nel nulla per errata applicazione dell'art. 400 Cod. di commercio e per violazione degli art. 103 e 130 delle Convenzioni ferroviarie del 1885, torna del tutto superfluo versare sulle altre violazioni di legge nel ricorso denunciate.

Per questi motivi: La Corte cassa e rinvia etc.

Dichiarazione di ingombro - Sospensione del termine di resa - Deperimento della merce - Irresponsabilità della Ferrovia.

Nel caso di ingombro *di stazioni, il termine di resa delle spedizioni già in corso che vi debbono transitare si arresta al momento della dichiarazione di esso e riprende il suo corso alla cessazione.*

La durata dell'ingombro deve quindi detrarsi dal tempo impiegato nel trasporto, per calcolare se vi fu ritardo in confronto del termine di resa, composto dei termini ordinari e di quelli di tolleranza portati dalle singole tariffe.

L' ingombro *non può confondersi colla* interruzione *del servizio, per cui non sono applicabili ad esso le disposizioni degli articoli* 126 *e seguenti delle Tariffe fra cui l'obbligo di avvertire lo speditore per provocarne ordini.*

Le merci deperibili viaggiano a rischio e pericolo del mittente, e il vettore non risponde dei danni verificatisi, quando le ha riconsegnate nei termini di resa.

CORTE APPELLO ANCONA - Ud. 31 dic. 1910 - P. Pres. Pandolfini - Est. Notaristefano - COMMERCIO FRUTTA contro FERROVIE DELLO STATO.

(*Omissis*).

La Corte rileva:

A) non esservi stato ritardo nella riconsegna del carico:

Perchè non si contesta — d'altronde è provato per *tabulas* — che ammessi all'accettazione i due carichi di agrumi alla stazione di Rosarno il 3 aprile 1909 furono istradati per la linea di Reggio Cabria giusta la richiesta dello speditore, leggentesi nella lettera di porto, dovendo alla stazione intermedia di Catona completarsi, come realmente si completò, il carico degli aranci.

Neanche si contesta che, come dai relativi telegrammi esibiti in copia della Direzione Generale delle Ferrovie, nonchè dal corrispondente bollettino officiale pur prodotto:

a) dal 6 a tutto l'11 aprile rimase ingombra la linea (Tirrena) Bagnara-Reggia, per la quale su richiesta dello speditore erano stati istradati i carri;

b) e dal 12 a tutto il 21 aprile rimase ingombro l'ulteriore tratto della linea (versante dell'Jonio) Reggio-Metaponto, pel quale tratto il carro di cui trattasi avrebbe dovuto proseguire, onde per la via di Taranto-Foggia-Ancona raggiungere la destinazione (Pesaro).

Questo giuridicamente importava dichiarazione di ingombro di tutte le stazioni comprese, rispettivamente, nei due tratti di strada per i quali il carro dovea o prima o poi passare: con relativa sospensione del termine di resa.

Ciò significa che il corso delle ore consumate utilmente prima della dichiarazione si arresta e riprende il suo corso alla cessazione di esso.

Ciò così per le merci indirizzate alle stazioni ingombre, come per quelle in transito: per le merci, cioè, accettate, come nella specie, prima della dichiarazione (art. 2 legge 12 luglio 1906 e condizione 4ª tariffa eccezionale 903).

Ora per le disposizioni vigenti (numero 4 Tariffa eccezionale 903) data la distanza Rosarno-Reggio Taranto-Pesaro (Kil. 1101) il termine di resa era di ore 162.

Più il termine di tolleranza (metà di 162 ore) consentito dallo stesso articolo 4, si hanno in uno ore 243. Se ne erano consumate 58 alla data della dichiarazione d'ingombro: dunque ne rimanevano libere dopo la cessazione avvenuta il 21 aprile (243-58—165) 165 ore, per consegnare la merce. La si consegnò invece la sera antecedente del 20.

Dunque non c'è ritardo.

Si obbietta: ma se dovendone impiegare 243 ne ne impiegarono invece 408, ciò proverebbe, secondo la Ditta, un preteso ritardo di ore (408-243) 165.

Errore cotesto, posto che, dato l' ingombro, non corre durante esse il termine di resa.

B) Si obbietta ancora che, malgrado la sospensione del termine, le Ferrovie sarebbero sempre in colpa per non avere domandato istruzioni allo speditore che avrebbe potuto, a causa della pretesa interruzione, rescindere il contratto di trasporto pagando tutte le spese fatte in partenza ai sensi dell'art. 128 delle Condizioni generali per i trasporti.

E quando non avesse risposto, fra le 24 ore, l'Amministazione « ove non vi sia modo di dar corso al trasporto, avrebbe dovuto provvedere al ricovero della merce, mettendo a carico della spedizione le sole effettive maggiori spese » (art. medesimo 128).

Qui le parti impegnano la controversia sull' interpretazione da darsi agli articoli 126 e seguenti delle Condizioni dei trasporti: se cioè (come sostiene l'Amministrazione delle Ferrovie) l' interruzione di cui ivi si parla concerna solo il caso di discontinuità della linea per rottura di un ponte, alluvioni, terremoti, o altri fatti pro ucenti

guasti al piano stradale, o se invece concerna anche il caso d'eccesso di traffico, come ritiene l'attrice.

La Corte però non ha bisogno di fare questa disamina: dacchè, comunque s'interpreti la legge, occorre sempre un fatto generatore di tale una condizione di cose per cui ai sensi degli art. 126 e seguenti la circolazione dei convogli venga interrotta..... per cui ci sia per una certa durata (da determinarsi in via approssimativa) interruzione o sospensione del servizio.

Allora sì, la legge fa obbligo dell'avviso dell'interruzione allo speditore, appunto perchè costui vista interrotta o (che vale lo stesso) sospesa o soppressa per un tempo più o meno lungo la circolazione dei convogli, può per la tutela di suoi particolari interessi e pel pericolo che la circolazione tardi a ristabilirsi, può ripeto, trovare conveniente di rescindere il contratto.

Ora nella causa in esame la Corte è invece convinta che i convogli, malgrado l'ingombro, continuarono a circolare.

Ed è pur convinta che quello si avverò per un fatto non addebitabile all'Amministrazione.

Perchè non è escluso possa avere relazione alle frane deploratesi in Calabria nei primi mesi del 1909 per effetto del terremoto 28 dicembre 1908, giusta l'accenno fatto nei documenti presentati dalle Ferrovie (vedi dichiarazione di Gargano Nicola rappresentante la Ditta Gargano di Rosarno). E perchè, anche dato in ipoesi derivasse l'ingombro dalla mancanza di sufficienti mezzi di trasporto, questa nel caso in ispecie non ren 'e risarcibile il danno; avvegnacchè è dovuto, sì, il risarcimento, se anche il ritardo derivi da insufficienza di mezzi di trasporto; però occorre sempre che giuridicamente vi sia ritardo. Lo dice in terminis l'art. 403 così concepito:

« In caso di ritar 'o nell'esecuzione del trasporto oltre il termine stabilito nell'art. 397 il vettore perde una parte del prezzo di trasporto proporzionato alla durata del ritardo, o perde l'intero prezzo di trasporto se il ritardo è durato oltre il doppio del tempo stabilito per l'esecuzione del trasporto, oltre l'obbligo di risarcire il maggior danno che si provasse esser derivato.

« La mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta scusare il ritardo ».

Dunque sarebbe bensì dovuto il risarcimento del danno per insufficienza di mezzi di trasporto, quando però ci fosse ritardo in relazione al termine della riconsegna stabilita da convenzione delle parti o dei regolamenti.

Ma poichè, come si è sopra ampiamente dimostrato, nella specie ritardo non ci fu, essendo per legge sospeso il termine di resa finchè dura l'ingombro, così erroneamente s'invoca contro le ferrovie l'articolo 403 del Codice di commercio.

È sarebbe antigiuridico, da un lato, escludere il ritardo, dall'altro ammettere la responsabilità pei danni.

Sotto questo profilo non ricorrono i termini per far carico alle ferrovie di omesse previdenze atte ad impedire che durante l'indugio o la sosta del servizio la merce deperisse.

Non ricorrono i termini, tostochè la Corte esclude in fatto che per effetto dell'ingombro s'interrompesse, arrestandosi, la circolazione dei convogli.

Tanto i convogli continuarono a circolare, per quanto l'altro dei carri partito l'istesso giorno arrivò molto prima dell'altro che poi ha originato l'attuale contesa.

D'altra parte l'Amministrazione è, bensì, obbligata ad eseguire sulle proprie linee i trasporti di cose che le vengono richieste: sempre però che vi possa provvedere con i mezzi disponibili di trasporto e non ostino impedimenti straordirnari (art. 2 delle condizioni di trasporto).

Ciò da un lato. Dall'altro per i trasporti di merce di facile deperimento, questa viaggia a rischio e pericolo del mittente, mentre il vettore non ne risponde quando, come nella specie, l'ha riconsegnata nel termine di resa, non calcolato s'intende in detto termine, tutta la durata in cui il termine non decorre (103-139 Tariffa).

Ciò stante va confermata la appellata sentenza con la condanna della parte soccombente nelle spese.

Anno IV - N. 10 — 9 Marzo 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 4. — Pignoramenti, sequestri e cessioni di stipendi o paghe . . . . Pag. 149

Ordine Generale N. 5. — Modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale . . . . » 171

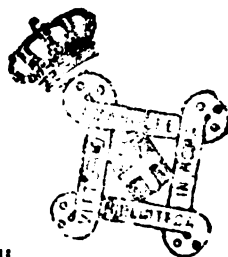
Ordine di Servizio N. 60. — Completamento di carico in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 61. — Prontuario delle distanze chilometriche ferroviarie dalle stazioni continentali e sicule a taluni transiti marittimi della navigazione di Stato, da valere pei trasporti viaggiatori e bagagli . . . . » 172

Ordine di Servizio N. 62. — Adozione del tempo medio dell'Europa Occidentale da parte della Francia. . . . . » 173

Ordine di Servizio N. 63. — Tariffa locale N. 226 P. V. . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 64. — Tariffa locale N. 601 P. V. . . . . . » ivi

Roma, marzo 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 65 — Ricevimento, consegna, collaudo e riparazione durante il periodo di garanzia del materiale rotabile di nuova costruzione . . . . Pag. 174
Ordine di Servizio N. 66. — Servizio Italo-germanico . . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 67. — Etichette, cartellini e listini, per l'inoltro dei trasporti a G. V., a P. V. A., ed a P. V. . . . . » 176
Ordine di Servizio N. 68. — Servizio cumulativo con la Società Veneta » ivi
Ordine di Servizio N. 69. — Apertura all'esercizio del nuovo scalo merci di Milano P. Vittoria e delle relative linee di accesso. Limitazione di servizio nella stazione di Milano P. Romana . . . . . » 177

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:***

Per memoria.

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Sentenze . . . . Pag. 73
Massimario . . . . » 80

Ordine Generale N. 4 (Servizio II).

Pignoramenti, sequestri e cessioni di stipendi o paghe.

Con Regio Decreto 15 Dicembre 1910 N. 922, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* in data 11 Febbraio 1911, è stato approvato il Regolamento sulla pignorabilità e sequestrabilità degli stipendi, delle paghe e delle pensioni e sulla cedibilità degli stipendi e delle paghe degli impiegati ed agenti dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Con questo Regolamento, inserito nella parte I del *Bollettino Ufficiale* N. 8-1911, sono stabilite le norme per l'esecuzione e per l'applicazione al personale delle Ferrorie dello Stato delle Leggi 30 Giugno 1908 N. 335 e 25 Giugno 1909 N. 372 nonchè della Legge 13 Luglio 1910 N. 444.

A datare quindi dal 26 febbraio 1911, quindicesimo giorno della pubblicazione, tutta la materia dei pignoramenti, dei sequestri e delle cessioni di stipendi o paghe del personale sarà regolata dalle norme dettate dal Regolamento predetto.

Dalla medesima data, coll'entrata in vigore dell'anzidetta legge 13 luglio 1910 la facoltà di cessione viene estesa a tutti gli operai ed agenti stabili a paga giornaliera, i quali si trovino nelle condizioni dalla legge e dal regolamento stabilite.

Il Regolamento, in relazione alla materia, è diviso in quattro Capi.

Il Capo I contiene disposizioni generali, comuni ai sequestri, ai pignoramenti e alle cessioni.

Il Capo II stabilisce le norme e i provvedimenti di competenza del Servizio Centrale II (Ragioneria) e del Servizio Centrale III (Legale) riguardanti i sequestri e i pignoramenti.

Il Capo III contiene le norme per il servizio delle cessioni ed è suddiviso in tre sezioni (oltre una quarta di « disposizioni comuni ») ciascuna corrispondente alle tre diverse categorie di personale, per ognuna delle quali, a norma delle leggi

succitate, è regolato con norme, condizioni e garanzie diverse l'esercizio della facoltà di cessione:

1° cessioni di agenti stabili a stipendio, garantite dal fondo di garanzia costituito con i contributi degli agenti medesimi in esecuzione delle citate leggi 30 Giugno 1908 e 25 Giugno 1909;

2° cessioni di agenti stabili a paga giornaliera, garantite da separato fondo di garanzia costituito fra gli agenti stessi a sensi della legge 13 Luglio 1910;

3° cessioni di agenti in prova e avventizi, regolata dall'articolo 12, ultimo comma, della anzidetta legge 30 Giugno 1908.

Per l'applicazione delle norme dettate nel Regolamento e allo scopo di indicare gli atti e i provvedimenti mercè i quali gli uffici competenti dovranno curarne l'esecuzione e di coordinare e disciplinare disposizioni già emanate con ordini e circolari precedenti, s'impartiscono le istruzioni seguenti.

I.

Disposizioni generali.

§ 1.

Salvo il dispòsto dell'art. 6 del Regolamento, la competenza amministrativa in materia, per la necessaria unità di atti e provvedimenti che la materia stessa esige e in conformità alle disposizioni vigenti e all'ordinamento attuale dell'Amministrazione, è riserbata al Servizio Centrale II (Ragioneria).

Spetta quindi esclusivamente al predetto Servizio II provvedere all'osservanza e all'esatta interpretazione e applicazione delle leggi e del regolamento e dare disposizioni per l'esecuzione dei singoli atti o contratti e per la risoluzione dei casi controversi, d'accordo, ove occorra, col Servizio Centrale III (Legale) o con gli altri Servizi interessati.

§ 2.

Le scritture contabili relative ai pignoramenti, ai sequestri e alle cessioni di stipendi e paghe sono tenute, per il rispettivo personale, dai Servizi Centrali, dagli Uffici da questi distaccati, dalle Divisioni e dagli Uffici Compartimentali, a norma degli art. 4, 5 e 6 dell'Ordine Generale 6-1906.

Le scritture contabili relative a vincoli gravanti sulle pensioni, sugli assegni o indennità che tengon luogo di pensione, sono tenute dalla Ragioneria di Firenze.

§ 3.

Presso gli Uffici incaricati delle scritture contabili suddette viene aperto per ogni agente o pensionato debitore il conto corrente individuale (mod. G. 76, o B. 75) di cui all'articolo 21 dell'Istruzione N. 2-1906 del Servizio II.

Su questo conto corrente, in base alle comunicazioni del Servizio predetto, dev'essere inscritta ogni partita di debito, colle opportune indicazioni nello spazio all'uopo riservato, e devono successivamente esser registrate le ritenute fatte ai debitori, i pagamenti ai creditori e le eventuali variazioni.

Sullo stesso conto corrente devono inoltre essere chiaramente annotate o distinte le operazioni relative ai fondi di garanzia per le cessioni degli agenti stabili a stipendio o a paga giornaliera (ritenuta sull'importo della cessione, di cui agli articoli 9 e 6 delle leggi 30 Giugno 1908 e 13 Luglio 1910 (art. 26 e 39 del Regolamento) i pagamenti fatti ai creditori mediante prelevamenti da ciascun fondo di garanzia e le ritenute ai debitori per i corrispondenti ricuperi a favore del fondo).

§ 4.

I conti correnti individuali, quando siano aperti, devono custodirsi in separate cartelle, raggruppati per ruolo paga e diligentemente aggiornati; quando siano chiusi, quando cioè, per estinzione o annullamento di ciascun debito, non siavi più da riportare alcuna operazione, devono custodirsi negli appo-

siti fascicoli individuali, dov'è contenuto tutto il carteggio relativo, sia coi Servizi Centrali o con gli altri Uffici, sia coi creditori.

§ 5.

Nel caso di trasferimento dell'agente debitore il conto corrente individuale deve esser trasmesso al competente Ufficio, al quale l'agente è destinato.

§ 6.

Nel caso di collocamento a riposo di ogni agente, che abbia gravato lo stipendio o la paga da sequestri, pignoramenti, cessioni o debiti verso l'Ammistrazione, deve esserne data immediata notizia al Servizio Centrale II, il quale provvederà per la continuazione delle ritenute sugli assegni di riposo. Successivamente, appena compiute le operazioni riguardanti le ultime competenze d'attività di servizio, dovrà inviarsi allo stesso Servizio II il conto corrente individuale insieme col fascicolo di cui al precente N. 4.

§ 7.

Le ritenute per sequestri, pignoramenti o cessioni sono eseguite sui ruoli paga in conformità alle comunicazioni del Servizio II e in base ai criteri stabiliti negli art. 2, 3 e 4 del Regolamento.

Agli effetti dell'art. 2 predetto per « assegni che formano parte integrante dello stipendio o della paga » s'intendono solamente gli assegni compenetrabili nello stipendio o nella paga a termini dell'art. 22 del Regolamento del personale.

§ 8.

In caso di morte dell'agente debitore le ritenute sulle competenze dell'ultimo mese devono applicarsi soltanto sul pro-rata della mesata in corso fino al giorno del decesso, spettante agli

eredi per successione legittima o testamentaria; non possono estendersi però all'altra parte della mesata, di cui al quinto alinea dell'art. 7 del Regolamento del personale, spettante in proprio agli eredi già conviventi a carico del defunto agente.

§ 9.

Le ritenute sulle ultime competenze di agenti defunti e i corrispondenti pagamenti o accreditamenti devono farsi senza ritardo, indipendentemente dall'effettuazione del pagamento, a favore degli eredi, dell'importo netto ad essi spettante.

Se agli aredi, per mancanza o difetto dei documenti di successione, non può eseguirsi il pagamento, gli Uffici ciò nonostante devono emettere il ruolo delle ultime competenze possibilmente nello stesso mese in cui avviene il decesso dell'agente, intestando il ruolo al di lui nome e « per esso agli eredi ».

La Ragioneria stornerà l'importo netto pagabile agli eredi al conto « competenze del personale insoddisfatte » (conto fuori bilancio 52 della vigente nomenclatura dei conti) e quando gli interessati avranno esibiti i necessari documenti di successione provvederà a ridisporre il pagamento.

§ 10.

All'emissione dei mandati di pagamento a favore dei creditori provvedono gli stessi Uffici di cui al N. 2 del presente ordine generale, in base alle comunicazioni del Servizio II e in conformità alle norme dell'art. 22 della citata Istruzione N. 2.

Per i sequestri e i pignoramenti il Servizio II indica di volta in volta le generalità e il domicilio dei creditori e dei loro mandatari o rappresentanti, quando vi siano.

Per le cessioni regolate dalle leggi vigenti, lo stesso Servizio II comunica con lettere circolari a tutti gli Uffici suddetti il nome la qualità delle persone che a norma dei rispettivi Statuti e Regolamenti hanno la legale rappresentanza degli enti o Istituti autorizzati dalle citate leggi a conceder prestiti sopra cessioni del quinto, o il nome delle persone che per conto degli Istituti medesimi hanno facoltà di riscuotere e rilasciar quie-

tanza: di queste indicazioni e delle eventuali successive variazioni gli uffici devono tener nota ordinatamente in apposite rubriche.

§ 11.

Le spese per affrancatura di corrispondenza, per rimessa di denaro e per quietanza stanno a carico dei creditori e devono trattenersi nei pagamenti.

§ 12.

Tutti gli atti intimati o comunicati all'Amministrazione, diretti a trattenere o a impedire il pagamento di stipendi paghe o pensioni, sono ricevuti dal Servizio II.

II.

Pignoramenti e sequestri.

§ 13.

A norma dell'art. 10 del Regolamento, il Servizio Centrale II, ricevuta la notificazione d'un pignoramento, ne dà immediata comunicazione agli uffici competenti pel tramite del Servizio Centrale IV, perchè provvedano alla sospensione del pagamento delle somme pignorate e forniscano le notizie necessarie per la dichiarazione che l'Amministrazione deve rendere in giudizio a sensi dell'art. 613 del Codice di Procedura Civile.

Gli Uffici, nell'apposito prospetto a stampa, che ricevono per mezzo del Servizio IV, espongono, desumendole dalle posizioni personali e dai conti correnti individuali, tutte le indicazioni occorrenti per la dichiarazione suddetta, e cioè:

a) i pignoramenti e i sequestri precedentemente fatti sullo stipendio o sulla paga dell'agente contro il quale si procede, indicando per ciascun atto il nome e la residenza o il domicilio del creditore, la sentenza d'assegnazione o, in man-

canza di questa la data di notificazione dell'atto di pignoramento o del sequestro, il titolo del credito (indicare cioè, se derivi da una delle cause previste nell'art. 2 della legge 30 giugno 1908, N. 335 o da altre diverse cause) l'importo delle somme pignorate o sequestrate, la misura delle ritenute mensili e lo ammontare della somma trattenuta fino al giorno della comunicazione;

b) le ritenute per debiti verso l'Amministrazione con la indicazione dell'ammontare e della causa del debito;

c) le cessioni precedentemente contratte dall'agente con l'indicazione del nome delle persone o degli Istituti cessionari, la data del contratto, l'importo della somma complessiva e della quota mensile ceduta e l'ammontare delle trattenute fatte;

d) le ritenute per quote d'acquisto o canoni d'affitto di case economiche o popolari (art. 9 legge 14 luglio 1907, N. 553, e art. 4, testo unico delle leggi sulle case popolari 27 febbraio 1908, N. 89).

§ 14.

Il prospetto così compilato dev'essere dagli stessi Uffici direttamente restituito al Servizio II, il quale in conformità ad esso fa le comunicazioni necessarie al Servizio III (Legale) e dà le disposizioni per l'esecuzione provvisoria delle ritenute se l'atto risulta regolare ed eseguibile. Se invece fosse in aperta e manifesta opposizione con gli articoli 1 e 2 della legge 30 giugno 1908 può il Servizio II revocare la sospensione del pagamento, facendone espressamente avvertito il Servizio III.

§ 15.

Terminato il giudizio d'assegnazione, il Servizio II, in conformità alla sentenza e alle comunicazioni del Servizio III, trasmette agli uffici la liquidazione definitiva delle somme assegnate con altro apposito prospetto contenente le indicazioni necessarie per le prescritte scritture contabili e per l'esecuzione delle ritenute e dei pagamenti.

Analogamente provvede per i sequestri, quando, in seguito al giudizio di convalida, l'Amministrazione sia citata a comparire per la dichiarazione delle somme dovute.

§ 16.

Per i pignoramenti e i sequestri sulle pensioni e sulle indennità, che tengon luogo di pensione, lo stesso procedimento sopra descritto è da seguirsi nei rapporti della Ragioneria di Firenze.

A cura di questa saranno fatte le necessarie comunicazioni alle Delegazioni del Tesoro presso le quali trovasi inscritta ciascuna partita di pensione.

§ 17.

Quando nel prospetto di liquidazione, che gli Uffici ricevono dal Servizio II, la misura della ritenuta in conformità della sentenza di assegnazione è determinata con la indicazione dei limiti di pignorabilità e sequestrabilità dalla legge fissati (1|5 o 1|3 della paga) gli uffici stessi dovranno commisurare la ritenuta al quinto o al terzo degli emolumenti che effettivamente percepisce l'agente: non spetta ad essi fare il ragguaglio ad anno delle paghe giornaliere nel modo stabilito dall'art. 2 del regolamento per la determinazione della quota pignorabile o sequestrabile.

§ 18.

Le ritenute per anticipazioni di stipendio o salari non sono soggette alle condizioni e limitazioni stabilite dagli art. 2 e 4 della legge 30 giugno 1908.

Nella liquidazione delle ultime competenze di agenti esonerati, dimissionari, licenziati, ecc., previa deduzione delle ritenute per precedenti sequestri pignoramenti o cessioni, si potrà quindi trattenere sulla parte rimanente, per intero o fino a entrante quantità, l'importo delle somme anticipate e non ancora scontate.

§ 19.

Nel caso di debiti amministrativamente accertati, contratti dall'agente verso l'Amministrazione nell'esercizio delle proprie funzioni, per i quali debbasi procedere per ritenuta sullo sti-

pendio o sulla paga, la quota da ritenersi mensilmente non deve superare la misura del quinto, fissata dall'Art. 2 N. 2 della legge 30 Giugno 1908 per i sequestri o pignoramenti, dipendenti dall'istessa causa. Qualora concorrano altri vincoli per precedenti pignoramenti, sequestri o cessioni, non potrà effettuarsi la ritenuta suddetta se non nei limiti ed alle condizioni stabilite dall'ultimo capoverso dell'art. 2 su citato e dell'ultimo capoverso dell'art 4 della stessa legge regolatrice.

Nel caso di agenti sospesi preventivamente dal soldo e dal servizio a sensi dell'art. 43 del Regolamento del Personale, perchè imputati di furto, peculato o altro delitto in danno dell'Amministrazione o di fatti colposi o mancanze disciplinari, punibili con la destituzione, che abbiano cagionato perdite o danni all'Amministrazione, si può far luogo, se richiesti, alla liquidazione e al pagamento delle competenze già maturate fino al giorno della sospensione del servizio, sotto deduzione del quinto delle competenze stesse, a compensazione parziale o totale del debito, amministrativamente accertato in loro confronto per le predette cause, osservando le limitazioni e condizioni, di cui agli art. 2 e 4 sopracitati.

§ 20.

I Capi dei Compartimenti e delle Divisioni od Uffici Compartimentali, ai quali in rappresentanza dell'Amministrazione, sebbene illegalmente, fossero intimati pignoramenti o sequestri di stipendi, salari, pensioni o indennità, provvederanno per la sospensione del pagamento e trasmetteranno immediatamente l'originale all'Ufficio Legale del Compartimento, e ne comunicheranno copia al Servizio Centrale II se l'atto intimato è un pignoramento o altro atto che contenga citazione a comparire in giudizio; trasmetteranno l'originale al Servizio II, serbandone copia, se l'atto intimato è un decreto di sequestro o altro atto che non contenga citazione.

I Cassieri, i Capi Stazione, i pagatori e ogni altro funzionario incaricato dei pagamenti, presso i quali, per tale qualità, fosse notificato alcuno degli atti suddetti, sospenderanno il pagamento e rimetteranno l'atto intimato all'Ufficio da cui dipendono, perchè provveda nel modo su indicato.

III.

Cessioni di agenti stabili a stipendio o a paga giornaliera.

§ 21.

I modelli a stampa per le domande di « nulla osta » di cui agli art. 12 e 34 del Regolamento (mod. B-257, ex 192 T, per gli agenti stabili a stipendio annuo e mod. B-261 per gli agenti stabili a paga giornaliera) sono forniti ai richiedenti dagli stessi uffici dai quali dipendono.

§ 22.

A norma dell'art. 12 predetto, le domande di « nulla osta » di agenti stabili stipendiati, quando i richiedenti per la loro provenienza o per le condizioni di carriera non posseggano nè il decreto nè la lettera di prima nomina di cui alla lettera c) del primo comma del citato articolo, non possono essere spedite direttamente al Servizio Centrale II, ma devono essere inoltrate per tramite gerarchico, come le domande degli agenti a paga giornaliera.

§ 23.

Le domande di « nulla osta » degli agenti a paga giornaliera e quelle di agenti stipendiati, che vengono inoltrate per via gerarchica, sono dagli Uffici competenti, prima che siano trasmesse al Servizio Centrale IV (Personale) per gli accertamenti e le verifiche di sua competenza, completate nell'apposito spazio con le dichiarazioni richieste dalle indicazioni dello stesso stampato; e cioè così per gli agenti stipendiati, come per i salariati, oltre l'indicazione della data di nascita, di assunzione in servizio, di nomina a stabile e le dichiarazioni relative agli obblighi di leva, prescritte dagli articoli del Regolamento sopra citati, devesi attestare che l'agente sia retribuito a stipendio annuo o a paga giornaliera e che sia in attività di servizio; e devesi inoltre accertare e dichiarare se al richiedente, in conformità alle leggi e ai regolamenti ad esso appli-

cabili a seconda della diversa provenienza e in relazione agli eventuali riscatti (articoli 29, 30 e 37 Testo unico sulle pensioni 22 Aprile 1909 N. 229) manchino per il conseguimento del diritto alla pensione più o meno di 5 anni, indicando in questa seconda ipotesi, per gli effetti della condizione stabilita dall'art. 14 del Regolamento (penultimo alinea) la data precisa in cui tal diritto sarà conseguito.

Qualora gli uffici per talune categorie di agenti o per speciali condizioni del richiedente non siano in grado di fare quest'ultima dichiarazione o non possano accertare se il richiedente abbia stabilità d'impiego o di carriera, che conferisca diritto a pensione o a indennità che tenga luogo di pensione, ne faranno menzione sulla stessa domanda.

§ 24.

Sulle domande di « nulla osta » degli agenti a paga giornaliera, per l'applicazione della condizione stabilita dall'art. 36 del Regolamento (in conformità all'art. 1 secondo alinea della legge 13 Luglio 1910) devonsi anche enunciare, indicandone la causa e la durata, le interruzioni di servizio che il richiedente avesse subite dalla data della sua assunzione in servizio di prova o di avventizio.

Agli effetti del predetto articolo non devonsi considerare e non devono quindi essere esposte sulla domanda le assenze verificatesi durante il servizio di prova, o dopo la nomina a stabile, per congedi ordinari o per malattie, per le quali a sensi del vigente regolamento del personale non siasi fatto luogo a riduzione di paga.

§ 25.

I modelli a stampa per i certificati medici, di cui all'art 13 del Regolamento, trovansi presso gli Uffici sanitari dei Compartimenti e presso tutti i medici di riparto che devono rilasciarli.

§ 26.

I medici o funzionari del servizio sanitario, se non conoscono personalmente il richiedente, devono sotto la propria responsabilità e con mezzi idonei accertarne l'identità prima della visita o prima di rilasciare il certificato.

§ 27.

Il certificato, redatto nell'apposito modello in conformità ai quesiti ivi formulati, dev'essere dal sanitario, che lo rilascia, consegnato allo stesso richiedente per essere allegato alla domanda del « nulla osta ».

§ 28.

Sui certificati medici, rilasciati dai funzionari del servizio sanitario, prima che siano consegnati ai richiedenti, oltre il bollo d'ufficio dev'essere apposto per l'autenticità della firma del funzionario dichiarante, il visto del Capo dell'Ufficio sanitario al quale il dichiarante appartiene, o il visto del Capo Servizio, se appartiene al Servizio Centrale.

Se i certificati sono rilasciati dal Capo di un Ufficio Sanitario, spetta agli uffici che li ricevono riconoscerne la firma.

§ 29.

Quando i certificati sanitari sono rilasciati dai medici di riparto, gli uffici, che li ricevono allegati alle domande di « nulla osta », trattengono queste per completarle nei modi indicati dal precedente n. 22 e inviano immediatamente i certificati al competente ufficio sanitario, il quale dopo l'esame e gli accertamenti di sua spettanza li restituisce allo stesso ufficio dal quale li ha ricevuti col proprio benestare o con le proprie osservazioni a norma dell'art. 13 sopra citato.

§ 30.

I certificati medici devono essere di data recente. Non saranno quindi ritenuti validi se rilasciati in data anteriore di 20 giorni alla data di presentazione della domanda.

§ 31.

I « nulla osta » per gli agenti stipendiati sono spediti per posta personalmente ai richiedenti.

E' necessario quindi che sullo stesso mod. B-257, sul

quale è compilata la domanda, e precisamente sotto la firma del richiedente, sia indicato l' indirizzo chiaro e preciso della sua abitazione o dell'ufficio presso il quale egli presta servizio.

Se alla domanda non sono uniti i francobolli necessari per l'affrancatura, « il nulla osta » sarà spedito in franchigia a sensi dell'art. 56 della legge postale e l'importo ne sarà pagato dal destinatario all'atto del ricevimento.

La spedizione è fatta di regola in piego semplice a tutto rischio del richiedente, a meno che egli domandi espressamente sullo stesso mod. B-257 la spedizione per piego raccomandato unendovi i francobolli occorrenti.

§ 32.

Per gli agenti a paga giornaliera i « nulla osta » sono trasmessi invece per tramite dell'ufficio dal quale dipendono.

§ 33.

A sensi dell'art. 12 del Regolamento il « nulla osta » è rilasciato e spedito dal Servizio Centrale II entro 10 giorni dalla data di ricevimento della relativa domanda.

Non dev'essere quindi compreso in questo termine il tempo necessario per la trasmissione della domanda al Servizio Centrale suddetto nè il tempo occorrente per l'arrivo del piego al richiedente.

§ 34.

A sensi dell'art. 12 del Regolamento, ultimo alinea, è stabilito un termine perentorio di 30 giorni per la validità del « nulla osta ». Nessuna eccezione o tolleranza può essere ammessa nell'osservanza di detto termine e però dovranno inderogabilmente ritenersi nulle e inesistenti nei rapporti dell'Amministrazione le cessioni notificate dopo il trentesimo giorno dalla data del « nulla osta ».

Nel computo del termine suddetto non deve comprendersi il giorno nel quale il « nulla osta » è rilasciato, ma è bensì compreso il giorno della notificazione o della consegna del contratto di cessione.

§ 35.

Trascorso il termine di validità del « nulla osta » già rilasciato, il richiedente non potrà in nessun caso ottenerne un duplicato; ma dovrà, se gli occorre, rinnovare regolare domanda per la concessione di un altro « nulla osta » corredandola di un nuovo certificato medico.

§ 36.

Il Regolamento (art. 14 e 36) stabilisce i casi nei quali inderogabilmente, deve negarsi il « nulla osta ».

S'intende però che, oltre i casi espressamente previsti dal Regolamento, il « nulla osta » dev'essere egualmente negato a tutti coloro ai quali manchino o siano per mancare i requisiti essenziali (stabilità d'impiego e di carriera o permanenza in attività di servizio) stabiliti dall'art. 3 della legge 30 giugno 1908 e dall'art. 1 della legge 13 luglio 1910; deve negarsi quindi a coloro che siano in disponibilità o siano sospesi dal soldo e dal servizio in via preventiva e a tempo indeterminato, a sensi dell'art. 43 del vigente Regolamento del personale, e in generale a tutti coloro i quali, nei casi previsti dal predetto Regolamento, abbiano subìto o siano per subire perdita o diminuzione dello stipendio o della paga.

§ 37.

Gli uffici, che a sensi del precedente n. 22 ricevono e completano le domande di « nulla osta », devono usare la necessaria diligenza e oculatezza onde accertare per ciascun richiedente che non esista alcuna delle cause che impediscono la concessione del « nulla osta ».

Se esiste alcuna di queste cause o si dubita che possa verificarsi, ciò dovrà risultare, o dalle dichiarazioni dei mod. B-257 e 261 di cui ai precedenti n. 22 e 23, o mediante speciale comunicazione al Servizio Centrale II.

Qualora per la posizione disciplinare del richiedente, o per inchieste e procedimenti ordinati a suo carico, mancassero le necessarie garanzie circa la sua permanenza in effettivo servizio,

gli uffici dovranno darne notizia al Servizio II, perchè possa deliberare sulla concessione del « nulla osta ».

§ 38.

Se una qualsiasi delle cause o condizioni suddette si verificasse o venisse a conoscersi quando la domanda del « nulla osta » fosse già in corso, l'ufficio che ha inoltrata la domanda dovrà darne immediato avviso al Servizio II (art. 21 del Regolamento) perchè possa sospendere, se del caso, il rilascio del « nulla osta ».

§ 39.

Se le cause o condizioni suddette venissero a verificarsi o venissero a notizia degli Uffici, quando il « nulla osta » fosse già stato rilasciato, ma prima che sia ad essi pervenuto il prospetto contenente le disposizioni per l'esecuzione della cessione con l'annessavi dichiarazione d'accettazione di cui al seguente n. 41 o ad ogni modo prima che questa sia stata rimessa o consegnata all'agente destinatario, sospenderanno immediatamente l'invio o la consegna della dichiarazione predetta, avviseranno il Servizio II telegraficamente e con la massima urgenza, delle nuove circostanze avveratesi, perchè, se in tempo e se del caso, possa trattenere l'analoga dichiarazione d'accettazione destinata all'Istituto cessionario, e attenderanno istruzioni dal Servizio medesimo.

§ 40.

La dichiarazione di cui agli articoli 18 e 37 del Regolamento deve essere compilata sugli appositi Mod. B. 259 (ex 182 T) per gli agenti stipendiati e B-263 per gli agenti a paga giornaliera, in conformità alle indicazioni dello stesso stampato e in base alle risultanze dei conti correnti individuali e delle posizioni contabili dei richiedenti.

Per i pignoramenti e i sequestri, costituiti sullo stipendio o sulla paga del richiedente sotto l'impero delle leggi già vigenti prima dell'abrogata legge 7 luglio 1902, n. 276, si dovrà avvertire con speciale annotazione se il titolo del credito derivi

dalle cause di pignorabilità e sequestrabilità ammesse dall'articolo 2 della vigente legge 30 giugno 1908 o da altre diverse cause.

§ 41.

L'ammontare annuo della paga degli agenti salariati, che deve assumersi a base della cessione per la determinazione della quota cedibile e devesi all'uopo enunciare nella dichiarazione predetta Mod. B-263 (art. 37 s. c.) si computa, a termini dell'art. 33 del Regolamento, sommando, al netto delle ritenute, le giornate di paga effettivamente riscosse dall'agente ogni mese od ogni quindicina per paga fissa o altri assegni eventuali che ne formino parte integrante, durante il triennio precedente all'anno in cui si rilascia la dichiarazione, e dividendo per tre la somma risultante.

§ 42.

Riconosciuta la regolarità della cessione, il Servizio Centrale II comunica la dichiarazione d'accettazione di cui all'articolo 19 del Regolamento (Mod. B-260 e B-264) oltre che allo Istituto cessionario, anche al cedente.

Questa dichiarazione destinata al cedente è trasmessa agli Uffici competenti unita al prospetto contenente le disposizioni per l'esecuzione della cessione e dev'essere rimessa o consegnata all'agente a cura degli stessi Uffici.

§ 43.

Il fondo istituito a sensi delle leggi 30 giugno 1908 (art. 8) e 23 giugno 1909 con i contributi degli agenti stipendiati per assicurare contro le perdite eventuali gli Istituti cessionari, e il fondo istituito per lo stesso fine con i contributi degli agenti salariati, costituiscono due distinte e separate gestioni.

Ad essi corrispondono i due conti d'entrata e di spesa, istituiti a termini degli art. 28 e 44 del Regolamento nel titolo del bilancio riguardante le partite di giro, e precisamente secondo l'attuale nomenclatura il conto d'entrata 87 e il conto di

spesa 115 per la gestione del fondo di garanzia relativo alle cessioni di agenti stipendiati, e il conto d'entrata 87-bis e il conto di spesa 115-bis per la gestione del fondo relativo alle concessioni di agenti salariati.

§ 44.

Le ritenute mensili per i fondi suddetti (art. 10 legge 30 giugno 1908 e art. 7 legge 13 luglio 1910) devono essere applicate dai competenti uffici nei modi rispettivamente stabiliti dall'art. 25 del Regolamento e dagli articoli 38 e 43 ult. cap., contabilizzandole a credito dei predetti conti d'entrata 87, sub-B partitario 287 e 87-bis, sub-B partitario 294.

Agli agenti a paga giornaliera la ritenuta, in conformità all'art. 38 sopra citato, deve applicarsi a cominciare dal mese nel quale conseguono la nomina a stabile, anche se a tale data non abbiano compiuto il periodo d'ininterrotto servizio di cui all'art. 1 della legge 13 luglio 1910. A cominciare dal mese entrante resta quindi abrogata la contraria disposizione contenuta nel § 1° dell'Ordine di Servizio 205-1910.

§ 45.

La ritenuta del 2 % sull'importo delle cessioni di agenti stipendiati (art. 9 legge 30 giugno 1908) e la ritenuta del 2,50 % sull'importo delle cessioni degli agenti salariati (art. 6 legge 13 luglio 1910) sono applicate nei modi rispettivamente indicati dall'art. 26 e dagli art. 39, 40 e 43 del Regolamento e contabilizzate a credito dei suddetti conti d'entrata 87, sub-A partitario 286 a 87-bis, sub-A partitario 293.

Di queste ritenute gli Uffici devono compilare sugli appositi Mod. B-235 (stipendiati) e B-235 S. G. (salariati) un elenco dimostrativo che invieranno alla Ragioneria del Compartimento contemporaneamente alla trasmissione dei ruoli. La Ragioneria, dopo le verifiche di sua competenza in confronto dei ruoli, lo rimetterà al Servizio Centrale per le operazioni di sua spettanza.

Tali ritenute, come si è avvertito al precedente n. 3 do-

vranno inoltre essere registrate per memoria sui conti correnti individuali con richiamo al relativo elenco Mod. B-235, senza altro effetto contabile.

§ 46.

Gli uffici non devono eseguire pagamenti agli Istituti cessionari a carico dei fondi di garanzia se non nei casi previsti dall'art 29 del Regolamento, egualmente applicabile così alle cessioni di agenti stipendiati, come alle cessioni di agenti salariati (art. 45).

I prelevamenti così fatti dai fondi di garanzia devono addebitarsi ai rispettivi conti di spesa 115 e 115-bis, partitari 969 e 990. Di tali prelevamenti gli Uffici stessi compileranno sugli appositi Modelli B-236 e B-236 S. G. un elenco dimostrativo che uniranno a corredo dei mandati. Come gli elenchi Modello B-235 di cui al precedente n. 44, così anche questi elenchi B-236, verificati dalle competenti Ragionerie compartimentali e completati con l'indicazione del numero di registrazione dei corrispondenti mandati, saranno trasmessi successivamente al Servizio Centrale II per gli ulteriori incombenti.

§ 47.

Gli Uffici che eseguiscono i prelevamenti suddetti devono provvedere essi stessi a reintegrarne i fondi di garanzia mediante prolungamento corrispondente delle ritenute.

Tali ricuperi saranno da accreditarsi ai conti d'entrata 87 e 87-bis, partitari 288 e 295, e dovranno essere partecipati ogni mese al Servizio Centrale II con gli appositi Mod. B-236ª e B-236ª S. G. per tramite della Ragioneria del Compartimento insieme coi ruoli paga o coi mandati di pagamento nei quali sono comprese le rispettive partite.

§ 48.

Non devonsi eseguire prelevamenti o pagamenti a debito dei fondi di garanzia per supplire a ritenute non eseguite per mera omissione o per errore dell'Ufficio incaricato della contabilità relativa.

In tali casi, senza pregiudizio delle eventuali responsabilità disciplinari per le omissioni o gli errori verificatisi, si provvederà al ricupero della quota omessa sottoponendo il cedente a doppia ritenuta.

§ 49.

Gli Uffici incaricati della tenuta dei conti relativi alle cessioni, appena si verifichi una qualsiasi delle cause, per le quali a sensi dell'articolo 23 del Regolamento vi sia necessità od opportunità di procedere al riscatto della cessione, devono sollecitamente trasmettere al Servizio II il relativo conto corrente individuale debitamente aggiornato.

Dopo la trasmissione del conto corrente gli Uffici suddetti devono aver cura che non sia più emesso alcun mandato di pagamento a favore degli Istituti cessionari, per evitarne possibili duplicazioni di pagamento, di cui sarebbero essi stessi responsabili.

§ 50.

Deliberato il riscatto della cessione, gli Uffici suddetti e la Ragioneria di Firenze, in conformità alle comunicazioni del Servizio II e a termini dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908 e degli art. 22 e 23 del Regolamento, provvedono per le reintegrazioni a favore dei fondi di garanzia, mediante il prolungamento delle ritenute nei casi di cui al comma *c*) e al comma *d*) del citato art. 23. o mediante ritenuta dell'indennità o del sussidio che tien luogo di pensione nei casi di cui alla seconda parte del comma *b*) dello stesso art 23, o mediante i parziali ricuperi che siano comunque possibili sulle ultime competenze nel caso di morte o di cessazione dal servizio per qualsiasi causa senza diritto a pensione nè indennità.

Gli accreditamenti degli eseguiti ricuperi e le corrispondenti comunicazioni al Servizio II saranno fatti nello stesso modo indicato al precedente n. 46.

§ 51.

Per gli effetti dell'art. 23 del Regolamento (ult. alinea) gli agenti che abbiano lo stipendio o la paga vincolati per debiti verso i fondi di garanzia e intendano stipulare nuova cessione

devono prima far venire al Servizio II una ricevuta dell'Amministrazione attestante aver essi reintegrato il fondo delle somme dovute.

Se per stipulare la nuova cessione l'agente deve estinguerne una precedente ancora in corso, la ricevuta suddetta dovrà essere comunicata al Servizio II contemporaneamente all'atto di revoca.

Il versamento delle somme dovute potrà esser fatto dall'agente debitore alla stazione presso la quale risiede, ritirandone il tagliando ricevuta mod. B-110.

Le Ragionerie a loro volta cureranno che tali versamenti siano regolarizzati a credito dei suddetti conti d'entrata 87 o 87 *bis* partitari 288 e 295, inviando, al Servizio Centrale II gli elenchi mod. B-112.

Ciò non esime gli uffici interessati dall'emettere, per la partecipazione degli avvenuti ricuperi, i prescritti mod. B 236-a o B-236-a SG. di cui al precedente N. 46.

§ 52.

Alle domande di rimborso di cui all'art. 10 della legge 30 giugno 1908, quando siano presentate da eredi di agenti defunti, devono essere allegati i documenti prescritti comprovanti la qualità e il diritto degli eredi; e se tali documenti fossero già stati esibiti per la riscossione di altre competenze, dovrà indicarsi il ruolo o mandato al quale siano allegati.

L'estratto matricolare di cui all'art. 31 del Regolamento dev'essere compilato in forma autentica dagli uffici che conservano i fogli matricolari e trasmesso al Servizio Centrale IV per gli accertamenti di sua competenza e quindi al Servizio II.

Le disposizioni emesse dal Servizio II per la liquidazione ed il pagamento della somma da rimborsarsi sono dal Servizio stesso comunicate in copia alle competenti Ragionerie, per gli opportuni riscontri, insieme con i documenti che erano allegati alla domanda.

§ 53.

Agli effetti dell'art. 47 del Regolamento, se il cambiamento della forma di retribuzione, da paga giornaliera a stipendio

annuo, avvenga con decorrenza retroattiva, dovranno parimenti applicarsi all'agente con decorrenza retroattiva le ritenute proporzionali di cui all'art. 10 della legge 30 giugno 1908 restituendogli contemporaneamente (con imputazione di valore negativo al conto di entrata 87 *bis* partitario 294) le ritenute fisse di L. 0. 25 mensili gia applicate dalla data dalla quale decorre il passaggio.

Se l'agente, allorquando è nominato a stipendio, ha in corso una cessione stipulata sotto il regime della legge 13 luglio 1910, questa, come prescrive l'art. 47 succitato, continua ad esser regolata dalle condizioni nelle quali venne costituita e quindi gli uffici che tengono i conti delle cessioni continueranno ad eseguire gli eventuali prelevamenti e ricuperi addebitandoli e accreditandoli al fondo di garanzia degli agenti a paga giornaliera, al carico del quale continuano a gravare i rischi della cessione.

Spettano al Servizio II le operazioni contabili prescritte dall'ultima parte dell'art. 47 per devolvere al fondo salariati, al termine della cessione in corso, le ritenute incassate dal fondo degli agenti a stipendio.

IV.

Cessioni di agenti in prova o avventizi.

§ 54.

La dichiarazione di cui all'art. 48 del Regolamento deve essere rilasciata sull'apposito mod. B-197. Per la compilazione di questa dichiarazione si richiamano le avvertenze di cui al precedente n. 39.

I modelli B-197, legati in fascicolo a madre e figlia, dovranno essere progressivamente numerati.

§ 55.

Al prospetto, col quale il Servizio II trasmette le disposizioni per l'esecuzione della cessione, è unito il mod. B-198 diviso in due tagliandi; sul tagliando *A* si ritira la firma del-

l'agente per il riconoscimento della cessione: il tagliando *B* contiene la dichiarazione di accettazione e sarà consegnato al cedente, dallo stesso ufficio o dallo stesso agente, che ritira la firma suddetta.

§ 56.

All'atto del ricevimento del prospetto suddetto e dell'annessovi mod. B-198 gli uffici verificheranno se il numero e gli estremi dalla dichiarazione B-197 citata nel prospetto corrispondono a quelli della matrice; se non vi fosse tale corrispondenza, o non figurasse emesso il B-197, o si fossero verificate variazioni nella posizione contabile dell'agente che possano creare impedimento all'esecuzione della cessione, tratterranno il suddetto modulo B-198 e ne daranno immediato avviso al Servizio Centrale II come al n. 38 del presente Ordine Generale.

V.

Disposizioni comuni.

§ 57.

Per le cessioni stipulate da agenti minorenni, siano essi stabili, in prova od avventizi, non sarà rilasciata la dichiarazione di accettazione, se non risulti che siano state osservate le condizioni e garanzie prescritte dall'art. 224, 296 e 319 Codice civile.

§ 58.

Gli agenti stabili a paga giornaliera i quali non si trovino nella condizione stabilita dall'art. 1° comma 2° della legge 13 luglio 1910, n. 444 (art. 36 del Regolamento) non possono esercitare la facoltà di cessione se non nei modi stabiliti dall'art. 12 della legge 30 giugno 1908, n. 335, come gli agenti in prova ed avventizi.

Ad essi sono quindi applicabili le disposizioni del Capo III, Sezione 3ª del Regolamento e le Norme dettate dai paragrafi 53 e seguenti del presente Ordine Generale.

APPENDICE N. 6
AL REGOLAMENTO SUL VESTIARIO UNIFORME E SU OGGETTI DI USO PERSONALE

Vengono apportate le seguenti modificazioni ed aggiunte al Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale:

1° Alla tabella *A* — Quadro III — annessa al Regolamento suddetto, aggiungere come uniforme obbligatoria:

pei Verificatori, per gli Operai di 1ª e 2ª classe e pei Manovali esclusivamente addetti alla scorta delle carrozze salone, l'uso del berretto, della giubba, del pantalone e del cappotto.

Alla tabella *B* — Quadro III — aggiungere le seguenti concessioni:

ai Verificatori addetti alla scorta delle carrozze salone ed agli Operai di 1ª e 2ª classe pure addetti alla scorta delle vetture salone; col contributo *di un quarto* a carico dell'Amministrazione, la concessione del berretto, della giubba (categoria 35 e 36), del pantalone (categoria 15 e 16) del panciotto (categoria 22 e 23), e del cappotto (categoria 28 e 28*bis*); senza contributo dell'Amministrazione, la concessione del cappotto (categoria 29 o 29 *bis*). La durata dei suddetti capi è: di sei mesi pel berretto; di dodici per le giubbe, pei pantaloni e pei panciotti; di ventiquattro pei cappotti. La trattenuta mensile a carico dell'agente è stabilita in L. 3,00 ed in relazione il deposito di garanzia.

Ai Manovali addetti alla scorta delle vetture salone: col contributo di una metà a carico dell'Amministrazione, la concessione del berretto, della giubba (categoria 35 e 36), del pan-

talone (categoria 15 e 16), del panciotto (categoria 22 e 23) e del cappotto (categoria 28 o 28 *bis*); senza contributo dell'Amministrazione la concessione del cappotto (categoria 29 o 29 *bis*).

La durata dei suddetti capi di vestiario è quella sopraindicata.

La trattenuta mensile a carico dell'agente è stabilita in L. 2,00 ed in relazione il deposito di garanzia.

2° Si concede il contributo a carico dell'Ammistrazione, in ragione di una metà della spesa, per i capi di vestiario resi obbligatori con l'Appendice N. 3 — pei Capi Squadra Manovali del Servizio Trazione e Materiale, e per i Manovali quando sono di scorta ai treni intercomunicanti per la pulizia delle vetture.

(*Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza* N. 79 *del 9 Febbraio 1911*).

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », introdurre le seguenti modificazioni ed aggiunte:

a pag. 56, di contro al nome della stazione di Milano P. Romana nelle colonne 8 e 9 sostituire ai richiami (7) ed (8) il richiamo (15); nella colonna 12 depennare l'indicazione *B* coi relativi richiami (8) e (9) e nella colonna 14 togliere l'indicazione *G*.

fra le stazioni di Milano P. Ticinese e di Milano S. Cristoforo, inserire:

Milano P. Vittoria	Circonvallazione di Milano	Milano (Sez. Milano I)	Milano	1-3-11 15-17 32-35	-	-

G (7)	A (8)	-	V	B (8) (9	S	G	2T	2F	2	6	4	30	2S

in calce sostituire la nota (7) con la seguente:

(7) Esclusi:

a) i trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte e di collezione, merletti e pizzi a mano e seterie;

b) i trasporti di merci e feretri da eseguirsi dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti ed accelerati;

c) i trasporti di merci e veicoli vincolati a dogana.

ed aggiungere la seguente nota:

(15) Limitatamente ai trasporti a vagone completo, eseguiti per conto delle seguenti Ditte aventi stabilimenti raccordati: Union des Gaz — Società Anonima Officine Meccaniche — Fonderia Milanese d'acciaio — Società Anonima Cristallerie e Vetrerie riunite — Primo Sindacato Agrario Cooperativo di Milano — Società Magazzini raccordati Industrie diverse — Carlo Carati e Giglio — Candiani e Ellena — Società Vetraria Ponzoni e C. — Lodovico Hess — Ferriera Milano — Società Conservazione Legno Brevetti Giussani e Distillerie Catrame (già Rocca e Baratti) — Società Tecnomasio Italiano Brown Boveri — Distillerie Italiane — Fratelli Roechling — Meroni Ambrogio — Municipio di Milano Officina Elettrica — Smalteria Italiana — Francesco di L. Ricci — Società Italiana Edison di Elettricità — Società Reh e C. di Asfalti S. Valentino — Giulio Tortonese.

alle pag. 111, 112, 114, 115, 124, 125, e 131, alle tabelle rispettivamente 1, 3, 11, 15, 17, 32, 35, 36 e 55 aggiungere alla nota (1) in calce alle tabelle medesime le parole « . . . . e da e per Milano P. Vittoria ».

a pag. 229, fra Milano P. Ticinese e Milano S. Cristoforo, inserire:

Milano P. Vittoria	141-29-15	1313	1327

Inoltre il nome dello scalo di Milano P. Vittoria deve essere aggiunto nel prontuario manoscritto delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, con l'instradamento e la distanza che ivi resultano esposti per Milano Centrale.

§ 59.

I funzionari e gli agenti, incaricati presso ogni ufficio della tenuta dei conti in materia, sono personalmente responsabili della esattezza delle scritture ed operazioni prescritte del Regolamento e del presente Ordine Generale.

§ 60.

Quest'Ordine Generale sostituisce ed annulla l'Ordine Generale N. 11-1906 e gli Ordini di Servizio Numeri 361 del 1908, 23 e 173 del 1909 e 205 del 1910, nonchè le Circolari emanate dalla Direzione Generale nelle stesse materie regolate dalle presenti istruzioni.

Ordine Generale N. 5. (Servizio VI).

Modificazioni al Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale.

Al Regolamento sul vestiario uniforme e su oggetti di uso personale sono state apportate le modificazioni ed aggiunte di cui nell'unita Appendice N. 6 al detto Regolamento.

Distribuito a cura del Servizio VI agli agenti della gestione vestiario.

Ordine di Servizio N. 60. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 34-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che, la facoltà di completare in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. è stata concessa anche alle Ditte seguenti:

Tommaselli Pasquale . . . di Napoli.
De Gregori Pietro . . . . » »
Savignano e De Vivo . . . » »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 61. (Servizio VIII).

Prontuario delle distanze chilometriche ferroviarie dalle stazioni continentali e sicule a taluni transiti marittimi della navigazione di Stato, da valere pei trasporti viaggiatori e bagagli.

E' stato pubblicato, e verrà distribuito alle stazioni, contemporaneamente al presente Ordine di Servizio, un Prontuario indicante le distanze chilometriche da tutte le stazioni continentali ai transiti marittimi di Civitavecchia, Napoli e Reggio Calabria, e da tutte le stazioni sicule ai transiti marittimi di Palermo e Messina.

L'uso del detto prontuario è per ora limitato al caso di viaggi diretti fra il Continente e la Sicilia, via mare (Navigazione di Stato), previsti dal punto 3 della Circolare N. 16R (Servizio VIII) 1911, e perciò devono considerarsi come non esistenti, nel prontuario medesimo, le distanze dalle stazioni continentali ai transiti di Civitavecchia e Reggio Calabria P.°, sull'uso delle quali verranno impartite, a tempo debito, particolari disposizioni.

Il prezzo dei biglietti dovendo pei detti viaggi essere stabilito sul totale delle percorrenze ferroviarie continentali e sicule, le stazioni troveranno nel prontuario di cui trattasi la distanza dalla stazione di partenza a quella scalo marittimo di imbarco e la distanza dalla stazione scalo marittimo di sbarco alla destinazione: e sommando insieme le due distanze formeranno la percorrenza totale ferroviaria tassabile.

Applicando, quindi, l'uso del prontuario al viaggio Sulmona-Girgenti, per la via mista ferroviaria-marittima, citato nella detta Circolare N. 16R - 1911, la distanza sarà fatta come appresso:

Distanza Sulmona-Napoli Scalo M°. (Pag. 46) . Km. 259
» Messina P° - Girgenti (Pag. 52) . . . » 287

Percorrenza complessiva ferroviaria . . . . . Km. 546
sulla quale il prezzo del biglietto va computato.

Il prontuario in parola viene fornito dall'Ufficio di Contabilità riassuntiva di Firenze, al quale dovranno rivolgersi le stazioni che non lo avessero ricevuto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 62. (SERVIZIO VII).

Adozione del tempo medio dell'Europa Occidentale da parte della Francia.

Dal 10 marzo 1911 l'ora legale in Francia sarà quella dell'Europa Occidentale (Meridiano di Greenwich).

Dalla stessa data sarà soppressa la differenza di 5 minuti fra le ore indicate dagli orologi interni e da quelli esterni delle stazioni delle Ferrovie francesi.

Per effetto delle nuove disposizioni l'ora delle Ferrovie francesi ritarda di un'ora esatta rispetto a quella dell' Europa Centrale adottata sulle nostre Ferrovie.

Ordine di Servizio N. 63. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 226 P. V.

(Vedi Circolare N°. 39-1910)

Col 16 marzo 1911 la serie *B* della Tariffa locale N. 226 P. V. viene estesa ai trasporti di *legno di pioppo, di abete*, ecc., in destinazione di Bagni di Lucca.

Per conseguenza, nella intestazione della ripetuta serie di tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione col richiamo (2) alla seguente nota da riportarsi a pie' di pagina.

(2) Per i trasporti diretti alla « Cartiera della Lima ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 64. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 19-1911).

Col 16 marzo 1911 la Tariffa locale N. 601 P. V. serie *A, B, C* e *D* viene estesa ai trasporti di *vetrerie di fabbricazione nazionale* in partenza dalla stazione di Bologna od in destinazione di quelle di tutta la Rete dello Stato.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 65. (Servizio X).

Ricevimento, consegna, collaudo e riparazione durante il periodo di garanzia del materiale rotabile di nuova costruzione.

(Vedi Ordini di Servizio N. 65-1908, e 72-1910).

Il capoverso 4° del Capitolo I « Ricevimento » dell'Ordine di Servizio N. 65-1908 deve essere modificato come appresso:

Per le locomotive costruite in Italia l'Officina dovrà, all'atto del collaudo, emettere in semplice originale ed in carta libera il rapporto di verifica (Mod. L-107 a) in esecuzione al disposto dell'articolo 33 delle Istruzioni ministeriali approvate con D. M. 27 giugno 1905.

Per i veicoli costruiti in Italia detto Rapporto di verifica (Mod. L-107 b) dovrà essere emesso dall'Ingegnere incaricato del ricevimento, ferme restando le disposizioni contenute negli Ordini di Servizio N. 65 del 1908 e 72 del 1910.

Distribuito agli agenti delle classi 26, 27, 28, 29 e 30.

Ordine di Servizio N. 66. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi ordine di Servizio N 56-1911).

Con effetto dal 1° marzo 1911, nella Parte II-*B* della tariffa diretta italo-germanica (ristampatasi col 16° Supplemento) sono da apportarsi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 290 e 305 — *Elenco delle stazioni germaniche* — Per le stazioni di Alzey ed Erbing le attuali indicazioni dovranno essere sostituite come appresso :

	Alzey. . . .	Worms Hdtbhf (1)	648	692	845	—
Bay	**Erding**. . .	München Ostbhf (1)	611	656	439	—

Pag. 388 (*Tariffe Generali G. V. e P. V.*) e pag. 539 (*Tariffa eccezionale N. 5*). — Introdurre a suo posto la stazione di Erding coi prezzi per quintale qui sotto indicati:

		Tariffa speciale III-*b*	Tariffa eccezionale N. 5
Erding	Pino . . .	1,95	1,59
	Chiasso . .	2,09	2,09
	Peri . . .	1,53	1,30

Pag. 601 e 609 *Tariffe eccezionali N. 21 e 23*) — Aggiungere la stazione di Alzey coi rispettivi prezzi indicati qui di seguito:

		Tariffa speciale N. 21		Tariffa eccezionale N. 23
		a	b	
Alzey	Pino . . .	2,80	3,09	1,93
	Chiasso . .	2,97	3,29	2,06
	Peri . . .	3,81	4,24	2,53

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N 67. (SERVIZI VII e X).

Etichette, cartellini e listini, per l'inoltro dei trasporti a G V., a P. V. A, ed a P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 30-1911).

E' stata istituita la nuova etichetta mod. G–318, con la dicitura « Per l'Officina di . . . . » da applicarsi ai veicoli vuoti che debbono essere inviati alle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia, a norma delle istruzioni che verranno di volta in volta impartite.

Alle pagine 12 e 13 del prospetto allegato all'Ordine di Servizio N 317-1910, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte: Nella 1ª finca « G-318 », nelle sei finche successive, rispettivamente « per carri vuoti da inviarsi alle Officine dell'Amministrazione », « etichetta », « bianco », « rosso », « Per l'Officina di . . . . », « Nome dell'Officina alla quale il carro dev'essere inviato e motivo dell' invio » e nell'ultima finca « Sul lato inferiore sinistro di entrambe le pareti del veicolo e precisamente sulle apposite tabelle, pei carri; e nel posto corrispondente, per le carrozze ed i bagagliai ».

Tutti indistintamente le stazioni dovranno essere fornite di questa etichetta e perciò ne faranno subito richiesta ai rispettivi Magazzini stampe con mod. F–19 nella quantità che riterranno strettamente necessaria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 17 ed al personale delle gestioni e dei magazzini merci.

Ordine di Servizio N. 68. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo con la Società Veneta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 321-1910).

Dal 15 marzo 1911, le sopratasse di transito pei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con la Società Veneta, diretti

o provenienti da Bologna S Vitale ed in transito da Bologna (Stato), dovranno essere applicate nella misura seguente:

per ogni vagone completo di merci o da considerarsi come tale, fino a 10 tonnellate di merce caricata, come pure per qualsiasi spedizione di bestiame a carro completo: L. 4.25 per vagone;

per le spedizioni non a carro completo, e per le eccedenze di carico oltre le 10 tonnellate che si verificano pei trasporti a carro completo: L. 0.425 per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi, col minimo di L. 0.30 per ogni spedizione non a vagone completo.

Sono esenti da qualsiasi sopratassa le spedizioni di bestiame non a carro completo, di veicoli, di feretri, di numerario e di eggetti preziosi.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce quello N. 321 del 1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed a quelli delle gestioni merci.

Ordine di Servizio N. 69. (Servizi VII e XI).

Apertura all'esercizio del nuovo scalo merci di Milano P. Vittoria e delle relative linee di accesso. Limitazioni di servizio nella stazione di Milano P. Romana.

(Vedi Ordini di Servizio N. 225-1909, 21-1910 e circolare 20-1910).

Dal giorno 16 marzo 1911, verrà aperto all'esercizio il nuovo Scalo merci di Milano Porta Vittoria, collegato con linea a semplice binario, coll'omonimo posto di movimento situato fra la stazione di Milano Porta Romana ed il doppio bivio di Porta Vittoria.

Da tale posto di movimento, oltre la linea che congiunge la stazione di Porta Romana al doppio bivio di Porta Vittoria, diramano:

a) il nuovo binario d'accesso alla stazione di Rogoredo Parco, che staccandosi da quello per Milano Porta Romana,

(Km. 3+686,94) percorre parallelamente la linea Rogoredo-Milano per m. 1650,70, innestandosi a Rogoredo Parco al Km. 5+337,67;

b) il binario d'accesso al nuovo Scalo merci di Milano Porta Vittoria, della lunghezza di m. 400,30 e pendenza del 2,22 % massima fino all'ingresso dello Scalo, la lunghezza del quale è di m. 580 misurata sull'asse.

Il posto di movimento è dotato dei seguenti impianti:

ufficio di movimento e telegrafo al Km. 3+660,64; incluso nel circuito 4231 con la chiamata V T;

binari d'incrocio: due, disposti parallelamente alla linea Milano-Rogoredo, della lunghezza utile di m. 525, collegati col binario di Porta Romana in modo da potersi effettuare anche gli incroci dei treni merci delle linee Milano C.-Lambrate-Porta Vittoria e Porta Romana;

segnali di protezione: verso il doppio bivio di Porta Vittoria, segnali 17 P V e 20 P V che proteggono il doppio bivio medesimo rispetto ai treni provenienti rispettivamente da Milano C. e da Lambrate;

verso Rogoredo Parco, alla semaforica di II categoria a m. 779 dalla punta del deviatoio d'allacciamento del binario d'accesso a Rogoredo Parco con quello di Porta Romana;

verso Porta Romana, alla semaforica di I categoria, (preceduta a m. 851 da un segnale di III categoria), impiantata sullo stesso albero portante il segnale di III categoria a protezione del bivio di Porta Romana verso il doppio bivio di Porta Vittoria;

verso lo Scalo di Milano Porta Vittoria, semaforo di partenza impiantato presso l'uscita dello Scalo.

Il nuovo Scalo di Milano Porta Vittoria è munito dei seguenti impianti:

magazzini merci e piani caricatori, scoperti con carico di fianco o di testa;

bilancie a ponte della portata di tonn. 30;

gru fisse di sollevamento della portata di tonn. 6;

sagome limite;

segnali di protezione: semaforo di I categoria situato di fianco al semaforo di protezione del doppio bivio di Porta

Vittoria verso Porta Romana, che venne spostato verso quest'ultima di m. 371,10 e precisamente al Km. 3+640,64.

La stazione di Rogoredo Parco, verso il posto di movimento di Milano Porta Vittoria è protetta da un semaforo di II categoria a m. 872 dalla punta del deviatoio d'accesso al parco, impiantato sullo stesso albero portante il segnale di protezione del posto di movimento verso Rogoredo Parco.

Lo Scalo di Milano Porta Vittoria è collegato telegraficamente con Milano Centrale, Milano Lambrate, Milano Porta Romana e Rogoredo a mezzo del circuito telegrafico 4382 con la chiamata V I.

Lo Scalo di Milano Porta Vittoria viene ammesso al servizio merci, veicoli e feretri a G. V. e delle merci e bestiame equino a P. V. A., esclusi però:

a) i trasporti a G. V. di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte e di collezioni, merletti e pizzi a mano e seterie;

b) i trasporti a G. V. di merci e feretri da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa coi treni diretti ed accelerati;

c) i trasporti a P. V. A. di merci e bestiame equino da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa con treni diretti ed accelerati;

d) i trasporti di merci e veicoli vincolati a dogana.

I trasporti da e per Milano Porta Vittoria sono da tassarsi in base alla distanza stabilita per Milano C.

Dalla stessa data la stazione di Milano Porta Romana viene disabilitata dal servizio della G. V. e P. V. A., eccezione fatta pei trasporti di merci a G. V. a vagone completo ed a P. V. A., eseguiti per conto delle Ditte che hanno stabilimenti raccordati con Milano Porta Romana.

Di conseguenza nel penultimo capoverso della circolare n. 20-1910, Servizio VII, dovrà depennarsi la stazione di Milano Porta Romana, sostituendovi quella di Milano Porta Vittoria.

Restano invariate le facoltà di servizio nelle altre stazioni e scali di Milano.

Dalla data di apertura all'esercizio, lo Scalo di Milano Porta Vittoria attuerà la gestione contabile, attenendosi per i

relativi elaborati e scritturazioni, alle norme di cui all'Ordine di Servizio n. 160-1909 ed eseguirà giornalmente i versamenti alla Cassa compartimentale di Milano. Pertanto il nome di tale Scalo colla indicazione della lettera *A* dovrà essere riportato a pag. 875 dell'Ordine di Servizio n. 275-1908 compreso nel Bollettino Ufficiale n. 38 stesso anno.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce quello n. 225 (Servivio VII) compreso nel Bollettino Ufficiale n. 32 del 1909 e quello n. 21-1910 compreso nel Bollettino Ufficiale n. 5 del 1910.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi al volume: « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », e nei Prontuari manoscritti in uso nelle gestioni merci, vedasi l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Competenza territoriale — Azioni nascenti da delitto o quasi delitto.

La competenza speciale per territorio fissata dall'art. 92 prima parte del Cod. Proc. Civ. non è applicabile alle azioni nascenti da delitto o quasi-delitto.

CASS. NAPOLI - 4 agosto 1910 — Lomonaco ff. Presidente — Landolfi est. BERLINGIERI c. FERROVIE STATO.

La Corte osserva che Anselmo Berlingieri convenne l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nella persona del Direttore Generale residente in Roma davanti al Pretore di Cotrone, e chiese che per avere le Ferrovie omesso di costruire delle siepi lungo la linea Strongoli-Cotrone circostante ad un fondo di esso attore, fosse la convenuta Amministrazione condannata alla rivalsa del danno prodottogli, per la spesa di maggiore custodia del fondo nella somma di L. 1500.

L'Amministrazione innanzi tutto eccepì la incompetenza territoriale dell'adito Pretore, in quanto che versandosi in tema di azione personale, non per un rapporto contrattuale, ma per colpa aquiliana, la competenza era determinata, secondo la regola generale dell'art. 90 procedura civile *actor sequitur forum rei*, e non dalla eccezione di cui nell'art. 92, riguardante il *forum contractus, vel destinatae solutionis*.

Il Pretore rigettò la eccezione d'incompetenza e provvedendo sul merito dispose analoga perizia.

Il Tribunale di Catanzaro, con sentenza del 22 dicembre 1909, ritenuto che trattandosi di azione di danni per colpa aquiliana il convenuto devesse esser citato davanti al Pretore del proprio domicilio, rivocò il pronunziato del Pretore di Cotrone, che dichiarava incompetente.

Produce ricorso il Berlingieri per unico motivo, sostenendo la violazione dell'art. 92 procedura civile.

Osserva che il ricorso è giuridicamente infondato. La competenza territoriale è determinata nell'interesse precipuo e diretto delle parti; donde la fondamentale regola *actor sequitur forum rei*, la quale in ispecie si applica allorchè col giudizio si promuova una azione personale, avvegnachè il convenuto, per quanto si attiene a rapporti derivanti dalla sua personalità, ha diritto di non esser distolto dal suo giudice naturale, che è quello del suo domicilio, art. 90 procedura civile.

Se non che, per quanto riflette le azioni personali, oltre al *forum domicilii*, la competenza territoriale si determina anche dal *forum contractus, vel destinatae solutionis;* con questa notevole differenza, che se l'azione si promuova contro una persona privata, l'attore ha la scelta, sotto determinate condizioni, di adire, oltre al foro del domicilio, quello del contratto, o l'altro in cui questo deve eseguirsi, art. 91 proc. civ.; nel mentre che qualora si tratti di convenire una Amministrazione dello Stato è escluso il primo, e sono obbligatori o il secondo o il terzo, art. 92.

Ora, la *ratio legis* di codesta differenza spiega il senso che si deve attribuire alle parole *«luogo in cui si è contratta o deve eseguirsi la obbligazione»*.

Il Legislatore presume che l'Amministrazione dello Stato nel luogo in cui ha contrattato con i privati, ed in quello in cui il contratto debba eseguirsi, abbia all'uopo sue speciali rappresentanze, onde da una parte le torna più agevole la difesa quando sia ivi convenuta, e dall'altra si evita lo sconcio di accentrare nella capitale tutte le cause, in cui per contratto sia interessata l'Amministrazione.

Il motivo pertanto della deroga alla regola generale del *forum domicilii* trova la sua ragione d'essere solo nei casi in cui si tratti di obbligazioni derivanti da contratti, in quanto che i contratti soltanto possono verificarsi in luoghi, che siano diversi dalla sede centrale dell'Amministrazione.

Che se invece la obbligazione derivi *ex lege*, per effetto cioè di responsabilità, per colpa aquiliana, una ragione inversa esige che l'Amministrazione dello Stato non sia distratta dal foro, ove ha sede la sua direzione generale, essendo incivile che lo Stato, per ciò che strettamente si attiene alla osservanza della Legge, sia costretto a seguire i privati presso tutte le magistrature del Regno, ove piacesse loro di convenirlo. In mancanza adunque di una speciale disposizione dell'imperante codice di rito, la quale deter-

mini per le azioni derivanti da delitti o quasi-delitti la competenza del luogo, ove il fatto generatore della obbligazione si è verificato. rimanendo questa negli stretti rapporti di eccezione personale, è dalla sola regola e non dalla eccezione che la competenza per territorio può prender norma.

Ciò posto, essendosi la sentenza, di cui è ricorso, informata ai sovra enunciati principii, la censura non regge, ed il ricorso va rigettato, con le conseguenze di legge, art. 541 proc. civ.

La Corte rigetta etc.

Trasporto di animali senza la scorta. — Rischio particolare — Irresponsabilità delle Ferrovie.

L'Amministrazione delle Ferrovie non è responsabile dei danni subiti dal bestiame nel trasporto, quando gli stessi avrebbero potuto evitarsi con una maggior cura nel carico per parte dello speditore o con l'accompagnamento di un guardiano (Art. 31 Conv. Inter.).

TRIBUNALE DI MANTOVA, in sede di appello – Udienza del 7 novembre 1910 – BIGI contro FERROVIE DELLO STATO.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in persona del suo Direttore Generale Cav. di Gran Croce Ing. Riccardo Bianchi, rappresentato dal sig. avv. Ugo Monselise presso del quale elegge domicilio in Mantova via Grazioli, n. 8 e difeso dall'avv. Emilio Viarana del servizio legale ferroviario (Ufficio Compartimentale di Venezia) convenuta appellata.

Causa discussa all'udienza del 24 ottobre 1910 nella quale i procuratori delle parti presero le seguenti

CONCLUSIONI:

L'avv. Carlo Melli per l'appellante Bigi Ariodante concluse:

Piaccia al Tribunale Ill.mo in piena riforma della sentenza 17 ottobre 1909, n. 42 della Pretura di Gonzaga, giudicare:

In via principale: dovere l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato pagare al richiedente L. 210 a titolo risarcimento danni per l'avaria di cui sopra cogl'interessi commerciali di mora dalla data del reclamo 13 maggio 1909 e colla rifusione delle spese di entrambi i giudizi, sentenza e conseguenti.

In via subordinata: sospeso il giudizio in merito, ammettersi la prova testimoniale già vistata in prime cure sui seguenti capitoli:

1° E' vero che il carico delle vaccine alla stazione di S. Mi-

chele venne fatto con ogni cura e diligenza, le vaccine solidamente legate agli anelli ed il piano del carro coperto sufficientemente di terra e di paglia.

2° Vero che il bestiame non era scortato da guardiano perchè il carro non si prestava.

3° Vero che un guardiano c'era ugualmente, ma impedito dal personale della ferrovia di viaggiare col treno del bestiame in partenza, egli lo seguì col treno immediatamente successivo.

Condannarsi in questo caso l'Amministrazione appellante nelle spese di questo giudizio di appello, sentenza e conseguenti.

L'avv. sig. Ugo Monselise per l'appellata Amministrazione delle Ferrovie concluse;

Piaccia al Tribunale Ill.mo, reietta ogni avversaria istanza, eccezione e deduzione in contrario, e più particolarmente la prova testimoniale.

Confermare l'appellata sentenza 17-19 ottobre 1909 del Pretore di Gonzaga assolvente essa Amministrazione appellata dalle attrici domande

Rifuse le spese di questo giudizio, onorari d'avvocato compresi.

Mantova, li 24 ottobre 1910.

Si depositano.

(Omissis.)

Con atto 27 agosto 1908 Giuseppe Arnhold Bigi Ariodante, commerciante di Moglia vocava nanti la pretura di Gonzaga l'Amministrazione delle Ferrovie dello stato come sopra rappresentata, esponendo in confronto di questa che con lettera di porto 18 marzo 1908 egli aveva spedito dalla stazione di S. Michele diretta ad Ala e quindi a quella di Gonzaga-Reggiolo, un carro con dieci vaccine da latte; che aperto il carro alla stazione di arrivo si riscontrò come una delle vaccine avesse spezzata una gamba e subìto altresì altre avarie; che egli svincolò la vaccina con riserva e dietro promessa degli impiegati della stazione che gli sarebbe stato risarcito il danno; che questo danno fu stimato dai periti in L. 210, ma non venne risarcito restando senza alcun effetto anche il reclamo stato presentato in data 13 maggio 1908 epperciò concludeva il Bigi per la condanna della Ferrovia a pagargli per il detto titolo la somma di L. 210 oltre gli int ressi commerciali dalla data del reclamo: il tutto con sentenza da dichiararsi provvisoriamente esecutiva spese rifuse.

Comparse le parti regolarmente avanti il pretore, dalla convenuta ferrovia che sostenne di non avere alcuna responsabilità si

instava per l'assolutoria dalle attrici domande col rimborso delle spese di lite, mentre l'attore a sostegno del proprio assunto proponeva la prova per testi, onde stabilire contrariamente alla tesi della Ferrovia che il danno verificatosi non poteva dipendere da colpa sua:

a) che il carico delle vaccine venne fatto alla stazione di S. Michele con ogni cura e diligenza, stando le vaccine solidamente legate agli anelli ed il piano del carro a sufficienza cosparso di terra e paglia:

b) che il carro non era scortato da guardiano perchè a ciò non si prestava.

c) che un guardiano c'era ugualmente, ma impedito di viaggiare col treno del bestiame in partenza lo seguì col treno immediatamente successivo.

Veniva quindi emanata la sentenza del pretore con cui, anzichè far luogo all'ammissione del proposto incombente di prova, si assolveva la convenuta Amministrazione delle Ferrovie dalle domande attrici, colla condanna dell'attore Bigi nelle spese.

Da tale sentenza appellava però questo ultimo ma bastano poche considerazioni per dimostrare colla evidenza la infondatezza dell'appello di che trattasi.

Lo appellante Bigi si ostina, nonostante la sentenza del pretore, a volere che la Ferrovia sia tenuta a corrispondergli l'indennizzo per l'avaria stata riscontrata, così come si disse in fatto, in una delle dieci vaccine da latte, da esso spedite a *tariffa speciale* dalla stazione di S. Michele in territorio austriaco a quella di Gonzaga-Reggiolo in territorio italiano colla lettera di porto 18 marzo 1908.

Ma basta tener presenti le disposizioni delle tariffe vigenti e condizioni di trasporto di che trattasi, il modo in cui fu eseguito il carico e le constatazioni fatte all'apertura del carro nella stazione di arrivo, quali emergono dal processo verbale 19-20 marzo 1908 di constatazione assunto di avaria debitamente prodotto dalla Ferrovia convenuta in primo giudizio (registrato a Venezia il 22 gennaio 1909 con L. 1,22 a debito) per convincersi che il pretore rettamente giudicò assolvendo detta convenuta, ora appellata dalla domanda dell'attore Bigi di risarcimento del danno, perchè mancava nel caso concreto la dimostrazione della colpa, senza di che nessun risarcimento è dovuto.

Risulta infatti che trattavasi intanto di trasporto *di animali vivi* a cui è inerente un *particolare rischio* e pel quale occorrono naturalmente speciali precauzioni e cioè, onde ovviare ai molteplici

pericoli cui il bestiame viaggiante sopra un carro in un convoglio ferroviario trovasi esposto, che il mittente, a cura del quale vien fatto il carico, leghi tutte le bestie agli anelli così da assicurarle per bene e ricopra il pavimento del carro di una sufficiente quantita di sabbia, provvedendo altresì che il bestiame sia scortato da un guardiano. Ora sta in fatto ed è pacifico in causa che le dieci vaccine del Bigi viaggiarono senza l'accompagnamento del custode e che come si legge nel suaccennato verbale di constatazione di avaria la vaccina avariata e cioè stata trovata colla gamba posteriore sinistra rotta alla apertura del carro era « sciolta ». Ciò posto, come rilievo di fatto, per le chiare risultanze del prodotto verbale di constatazione di avaria, il quale per costante giurisprudenza ha valore di prova quando sia compilato, come nella fattispecie, nelle debite forme, ossia alla presenza di testimoni ed in contesto della parte interessata, la quale vi ha apposta la propria firma, ben si può dire che aveva il primo giudice elementi più che sufficienti per affermare a norma delle disposizioni vigenti, dallo stesso richiamate, della convenzione di Berna, trattandosi di trasporto internazionale, e delle tariffe ferroviarie (art. 130) la completa irresponsabilità della ferrovia in ordine al danno lamentato.

Le vaccine senza scorta di guardiano e senza quelle altre speciali precauzioni proprie del caso, che lo stesso Bigi speditore, da cui fu effettuato il carico a partenza, doveva prendere e non prese, viaggiarono a di lui rischio e pericolo, e la ferrovia non poteva essere chiamata a rispondere di danno se una delle dieci vaccine malamente caricate, lungo il viaggio, per non essersi a sufficienza co sparso di sabbia il piano del carro, o fors'anco, sia pure, per le scosse che sempre e necessariamente subiscono i carri lungo il viaggio e per gli urti derivanti dalle manovre dei treni, ebbe a scivolare e cadere, producendosi la lussazione della gamba posteriore sinistra rilevata dai periti. I quali ultimi hanno parlato, come pure si legge nel verbale di constatazione di avaria, bensì di urti del treno nell'indicare la causa della caduta dell'animale, ma è troppo chiaro che l'intesero di riferirsi a quegli *urti normali* e a quelle scosse inevitabili cui vanno soggetti i carri di un convoglio specialmente durante le manovre.

Se così non fosse, avrebbero parlato di urto violento — come sarebbe quello che avviene per lo scontro dei treni — e così, se anche si accetti integralmente il giudizio dei periti non ne verrebbe per questo la colpa della ferrovia, la quale in tanto potrebbe sussistere

in quanto la lesione riportata dalla vaccina fosse la conseguenza di un *fatto specifico colposo addebitabile al vettore* e non già al mittente del trasporto

Nè merita censura la sentenza appellata in quanto non fece luogo assolvendo senz'altro la Ferrovia dalle domande attrici, alla prova testimoniale, proposta dal Bigi in subordine. Di fronte alle emergenze di causa e a quanto risultava dai documenti esibiti la prova stessa era manifestamente inammessibile perchè in parte contraddetta dai documenti medesimi, e in ogni modo, affatto inconcludente.

I tre capitoli che che sono gli stessi sovra riproposti, alla semplice lettura, si presentano del tutto ininfluenti e inconferenti alla ragion di decidere.

Il 1° capitolo tenderebbe infatti a provare che il carico fu eseguito dal mittente Bigi con cura e diligenza mentre fu assodato, e ne fa fede il processo verbale eretto nelle debite forme, e colle garanzie volute dalla legge speciale che regola i trasporti ferroviari, che la vaccina lesionata era sciolta e non si era ricoperto con sufficiente quantità di sabbia il pavimento del carro; e gli altri due capitoli sono di una irrilevanza fin troppo chiara, giacchè, ammesso anche che il carro, che pure risulta essere da 12 vaccine, mentre il carico fu di 10 soltanto, non si prestasse per l'accompagnamento del guardiano, è risaputo che in base ad un preciso disposto delle tariffe e condizioni dei trasporti, poteva e doveva il Bigi rifiutarlo, e così per quel che riguarda precisamente il terzo ed ultimo capitolo si vorrebbe provare che il guardiano delle bestie, ad ogni modo c'era, ma dove? non sul carro nel quale viaggiavano, ma sibbene su altro treno. quello successivo, col che in sostanza si conferma che il bestiame viaggiò senza la scorta del custode.

Ond'è che la sentenza del Pretore deve essere in ogni sua parte confermata, respingendosi la prova per testi pure instata in questa sede, col carico delle spese al soccombente a norma dell'art. 370 Cod. Proc. Civ.

Per questi motivi.

Ogni diversa o contraria istanza, eccezione e conclusione reietta, compresa la prova per testi come sopra in subordine instata dallo appellante Bigi,

Giudica

Confermarsi in ogni sua parte la sentenza del signor Pretore di Gonzaga 17-19 ottobre 1909 di cui è appello.

MASSIMARIO.

Personale - Infortuni sul lavoro - Operaio.

Allo scopo di stabilire se un agente debbasi considerare operaio, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2, numero 2 della Legge sugli infortuni, devesi tener conto della sola mercede fissa, e non anche di qualsiasi altra rimunerazione.

CORTE DI APPELLO DI TORINO - 11 Febbraio 1909 - FARINA.

Personale - Prevenzione infortunio.

L'art. 30 del Regolamento per le prevenzioni degli infortuni sul lavoro che fissa la distanza di m. 1,50 dalla più vicina rotaia degli oggetti che sporgono sul livello delle medesime, è inapplicabile alle opere d'arte e agli impianti fissi ferroviari. L'Amministrazione non ha l'obbligo di segnalare, mediante appositi avvisi nelle vetture o nelle stazioni, specialmente agli agenti ferroviari, la necessità di guardarsi contro i pericoli esistenti lungo le linee.

TRIBUNALE DI MILANO - 22 Giugno 1908 - DEL BIANCO.

Personale - Concorso di cessioni - Alimenti - Pignoramento.

La cessione di una quota di stipendio, per causa di alimenti, contenuta in un verbale di consensuale separazione, e fatta in concorso di altra cessione, è improduttiva di effetti di fronte all'Amministrazione, se non è seguita da pignoramento (Art. 2, n. 1, e 5 legge 7 luglio 1902, n. 276).

CORTE DI APPELLO DI ROMA - 25 Febbraio 1909 - TERZANO - ZANNELLI - FERROVIE DELLO STATO.

Errata-Corrige

R. Decreto N. 922-1910 (Boll. uff. N. 8-1911) — *All'art. 34, ultimo alinea del 2° capoverso in luogo delle parole:* « di ragioneria » *porre le seguenti:*

« . . . . del Personale, il quale, fatti gli opportuni accertamenti e provvisto alle eventuali rettifiche, inoltra la domanda al Servizio centrale di Ragioneria ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: Pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 11. 16 MARZO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. DECRETO *n. 952 del 28 ottobre 1910 che approva l'annessa convenzione colla Compagnia Reale delle Ferrovie sarde per la istituzione di nuovi treni e di nuove tariffe* . . . . Pag. 115

D. M. *dell'11 marzo 1911 di nomina nel Consiglio Generale del Traffico* . . . . » 118

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*** **:**

Ordine di Servizio N. 70. — Custodia e tenuta dei veicoli in servizio Pag. 181

Ordine di Servizio N. 71. — Viaggi a tariffa differenziale *A.* . . » ivi

Ordine di Servizio N. 72. — Concessione speciale XIV . . . . . » 183

Ordine di Servizio N. 73. — Servizio Italo-germanico . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 74. — Attivazione del completo servizio merci, veicoli e bestiame nella stazione di Cureggio . . . . » 184

Circolare N. 23. — Chiusura dell'Agenzia di Città di Faenza . . . . » 185

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata limitata:***

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 81

Massimario . . . . » 88

Roma, marzo 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75

R. DECRETO *n. 952 del 28 ottobre 1910 che approva l'annessa convenzione colla Compagnia Reale delle ferrovie sarde per la istituzione di nuovi treni e di nuove tariffe.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*, sulle opere pubbliche;

Vista la legge 20 giugno 1877, n. 3910, serie 2ª, colla quale fu approvata la convenzione 1° maggio 1877 per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate in Sardegna;

Vista la legge 14 maggio 1882, n. 792, serie 3ª, che approva la convenzione 3 luglio 1881, per la concessione e l'esercizio di una strada ferrata da Terranova al Golfo degli Aranci;

Visto il R. decreto 16 febbraio 1893, n. 117, che approva la convenzione 10 febbraio 1893, per la concessione della costruzione dell'esercizio di un tronco ferroviario di allacciamento della stazione di Cagliari con le banchine del porto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata l'annessa convenzione, stipulata in data 18 luglio 1910, fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e il rappresentante legale della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, per la istituzione di nuovi treni e per l'attivazione delle nuove condizioni e tariffe del servizio cumulativo ferroviario marittimo sulle linee concesse alla detta Compagnia.

Art. 2

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 ottobre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO.

Visto. *Il Guardasigilli:* FANI.

N. 72 di repertorio.

L'anno millenovecentodieci, addì diciotto del mese di luglio, fra le LL. EE. il ministro dei lavori pubblici gr. c. avv. Ettore Sacchi ed il ministro del tesoro gr. c. avv. Francesco Tedesco e la Compagnia Reale delle strade ferrate sarde, rappresentata dal suo direttore generale ing. Stanislao Fadda, debitamente autorizzato, come dall'allegata deliberazione del Consiglio di amministrazione in data odierna.

Si conviene quanto segue:

Art. 1.

La Compagnia Reale delle strade ferrate si obbliga:

1° ad istituire, a decorrere dal 28 luglio 1910, senza rimborso di spese, una terza coppia di treni sulle linee della rete attualmente servite con due sole coppie, con la condizione che sia diretto postale, con l'esclusione dei pacchi postali, un treno da Golfo Aranci per Cagliari e per Sassari e viceversa, in coincidenza coi piroscafi postali di Golfo Aranci, osservando gli orari ora stabiliti dal Governo o quelli che saranno in seguito debitamente approvati;

2° ad attuare dalla stessa data il servizio cumulativo con le linee ferroviarie continentali e con la linea marittima, secondo il R. decreto 27 marzo 1910, n. 211, le norme di legge e gli accordi già intervenuti.

Art. 2.

Il Governo da parte sua dichiara che in caso di riscatto, nella determinazione dei prodotti netti ottenuti dalle ferrovie sarde per la valutazione della indennità a norma dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2284, allegato *F*, non si terrà conto delle spese di esercizio delle nuove terze coppie per la parte non compensata dal maggior prodotto lordo della intera rete, esclusa la linea Iglesias-Monteponi, verificatasi per effetto delle terze coppie stesse in eccedenza del normale aumento del traffico.

Esclusivamente agli effetti del conteggio nei riguardi delle coppie sono valutati:

a) in L. 3766.28 (lire tremilasettecentosessantasei e centesimi ventotto) a chilometro il prodotto lordo attuale della rete (esclusa la linea Iglesias-Monteponi), per ciò che concerne il servizio viaggiatori e merci a grande velocità;

b) in L. 4.85 (lire quattro e centesimi ottantacinque) la percentuale d'aumento di prodotto lordo, dovuta al naturale incremento del traffico della rete (esclusa la linea Iglesias-Monteponi), per il servizio viaggiatori e merci a grande velocità, indipendentemente dalle terze coppie;

c) in L. 1.00 (lira una) a treno-chilometro le spese di esercizio delle terze coppie.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il rappresentante
della Compagnia Reale delle strade ferrate sarde
Stanislao Fadda.

Piero Baldassare, teste.

Giovanni Manfredonia, teste.

DECRETO MINISTERIALE *dell'11 marzo 1911 di nomina nel Consiglio Generale del Traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 lett. *g*) e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1° della legge 25 giugno 1909, N. 372;

DECRETA:

Il sig. cav. Placido De Salvo è chiamato a far parte del Consiglio Generale del Traffico.

Roma, addì 11 marzo 1911.

Il Ministro
E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 70. (Servizio VII).

Custodia e tenuta dei veicoli in servizio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 181-1908)

Ad eliminare erronee interpretazioni di quanto dispone il 5° capoverso del paragrafo 2° dell'O. S. 181-1908 ove è detto: « Tutte le carrozze, non escluse quelle che formano i treni normali, devono avere costantemente chiuse le porte », si avverte che tale disposizione deve essere interpretata nel senso che le porte devono essere chiuse *a chiave,* sia che trattisi delle carrozze di scorta, come di quelle in composizione ai materiali che sostano sui binari di ricovero, in attesa dell'effettuazione dei treni prescritti dai turni.

In proposito occorre poi richiamare la speciale attenzione del personale incaricato, particolarmente dei Guardafreni e Frenatori, perchè, all'atto in cui le carrozze vengono portate dai piazzali di deposito al treno, non si ometta mai di riaprire colle apposite chiavi le serrature delle porte anche dal lato opposto a quello in cui si fa il servizio viaggiatori, potendo una tale omissione essere causa di inconvenienti nelle successive stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 11, 16, 17 ed ai controllori del materiale.

Ordine di Servizio N. 71. (Servizio VIII).

Viaggi a Tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60-1908, 143-1908 e 17-1911)

Nei prospetti delle vie facoltative e delle deviazioni, annessi all'Ordine di Servizio N. 60-1908, devono essere praticate le aggiunte seguenti:

Vie facoltative.

DA	A	DESIGNAZIONE DELLE VIE
o viceversa		
Firenze (*)	**Roma** (*)	Chiusi o Terontola–Foligno–Orte

(*) Soltanto pei viaggi da Firenze loco in destinazione di Roma loco e viceversa.

Deviazioni.

DA	A	Via più breve	Deviazione	Km. di maggior percorso
o viceversa				
Perugia (**)	**Torino** (**)	Firenze–Pisa–Genova	Firenze–Bologna–Piacenza	64

(**) Soltanto pei viaggi da Perugia loco in destinazione di Torino loco e viceversa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 72. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV devono aggiungersi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i sodalizi qui appresso indicati:

Sede	Denominazione
Ancona	Società ginnastica « Ancona ».
Firenze	Palestra ginnastica fiorentina.
Genova	Società ginnastica « S. Teodoro ».
Perugia	Unione sportiva « Braccio Fortebraccio ».
Roma	Club Enotria.
Roma	Società ginnastica « Borgo Prati ».
Verona	Società ginnastica « Scaligera ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 73. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 66-1911).

Con effetto dall'8 Marzo 1911, la nuova stazione di Reichweiler, appartenente alle Ferrovie dell'Alsazia-Lorena, è stata ammessa al servizio diretto italo-germanico, pel trasporto di determinate merci.

Nella Parte II-B della relativa tariffa diretta (ristampatasi col 16° Supplemento) sono pertanto da introdursi le seguenti aggiunte:

Pag. 343 - Introdurre la detta stazione colle indicazioni qui sotto esposte:

Els.	Reichweiler (6) (13)	Mülhausen Nord (1)	378	422	708	-

Pag. 431 e 553 - Aggiungere la stessa stazione coi prezzi per quintale qui appresso indicati:

		Tariffa speciale III		Tariffa eccezionale N. 7b
		a	b	
		5 tonn.	10 tonn.	10 tonn.
Reichweiler	Pino . . .	1,99	1,26	1,26
	Chiasso . .	2,21	1,41	1,41
	Peri . . .	3,89	2,52	2,32

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 74. (SERVIZIO VII).

Attivazione del completo servizio merci, veicoli e bestiame nella stazione di Cureggio.

In seguito all'apertura della strada d'accesso alla stazione di Cureggio, della linea Santhià-Arona, vengono tolte le limitazioni attualmente esistenti pel servizio a Grande Velocità ed a Piccola Velocità Ordinaria nella Stazione stessa, la quale a datare dal 20 marzo 1911 resta quindi abilitata senza restrizioni a tutti i trasporti a Grande Velocità, a Piccola Velocità Ordinaria ed a Piccola Velocità Accelerata compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

Devono quindi essere sostituite dalle seguenti, le indicazioni esposte per la stazione di Cureggio a pag. 36 del « Prontuario Generale delle distanze chllometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908 ».

Cureggio	Santhià-Arona	Torino (Sez. Torino II)	Novara	4	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	-	-	-	-	S

Inoltre nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1910 (Parte seconda) » a pag. 7 di fronte al nome della stazione di Cureggio si dovrà cancellare l'indicazione LO-a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 23. (SERVIZIO VIII).

Chiusura dell'Agenzia di Città di Faenza.

Col giorno 9 marzo 1911 ha cessato di funzionare l'Agenzia di Città di Faenza e, di conseguenza, è stato soppresso il servizio dei trasporti a domicilio in quella stazione.

Si dovranno, pertanto, cancellare le relative indicazioni a pag. 17 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, e le lettere G. P. poste alla colonna 14 della pagina 38, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome della stazione medesima.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Espropriazione — Giusto prezzo — Vantaggi indiretti.

Nel caso di espropriazione totale di un fondo per p. u., l'indennità da corrispondersi all'espropriato dev'essere costituita dal giusto *prezzo del fondo e determinata con criteri di valutazione obbiettiva, secondo cioè il valore che al fondo sarebbe stato attribuito in una libera contrattazione di compra-vendita. Niun elemento estraneo all'intrinseco valore dell'immobile può intervenire ad esser preso in considerazione nella stima di esso; e quali che fossero i vantaggi che il proprietario poteva ripromettersi dal godimento del medesimo e dalla destinazione ad un uso qualunque non possono essere tenuti presenti come coefficienti di valore, salvo che si compenetrino nell'essenza del fondo per guisa da costituire elementi integrativi del valore medesimo.*

CASSAZIONE ROMA – 9 aprile 1910 – Pagano Pres. CAVINA c. FERROVIE STATO.

Per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Faenza occorse la espropriazione per causa di pubblica utilità di alcuni terreni limitrofi, tra i quali uno del conte Cavina Carlo, che l'aveva comprato in più volte per raccogliervi le tre fabbriche di maioliche che teneva in città ed aggiungervi una fabbrica di mattonelle, per cui aveva già iniziato alcune opere di costruzione.

Al prezzo offerto dalla Amministrazione in centesimi 90 al metro quadrato, il conte si oppose pretendendo L. 39.

Nominato all'uopo il perito dal Presidente del Tribunale di Ravenna, il medesimo determinò la indennità in lire 2 a metro quadro, aggiungendovi una somma ulteriore per indennizzo delle opere murarie in corso di costruzione.

Ma neppure codesto prezzo fu accettato dal signor Cavina, che citò l'Amministrazione stessa al detto Tribunale, chiedendo la nomina di un altro o più periti per una nuova stima.

Con sentenza 14 agosto 1907 quel Collegio respinse l'opposizione, meno per il capo riguardante la indennità per le opere murarie, per cui ordinò allo stesso perito di fornire nuovi schiarimenti.

Di cotesta sentenza si gravò il conte Cavina alla Corte di Bologna modificando in parte l'originaria domanda, nel senso che, mentre prima richiedeva lire 9 a metro quadrato per il valore del terreno, lire 246,535 a titolo di danni complessivi per la mancata riunione delle fabbriche, e lire 18,692 per spese occorse a predisporne il progetto ed altro occorrente, in appello si limitò ad impugnare la perizia solo pel 1° e 3° capo di dette pretese, delle quali il perito aveva tenuto poco o niun conto.

Ma la Corte confermava, con sentenza 18 maggio-1° giugno 1909, quella del Tribunale: onde il Cavina ne ha prodotto ricorso, lamentando con unico mezzo, la falsa applicazione e violazione degli articoli 39, 46 legge 25 giugno 1865 sull'espropriazione per pubblica utilità, nonchè degli articoli 29 dello Statuto e 438 del Codice civile.

Considera che tutto il nucleo della controversia si riassuma nella intelligenza e portata dell'articolo 39 della legge sull'espropriazione per pubblica utilità, giacchè trattandosi nella specie di occupazione totale del fondo espropriato, e restringendosi le disposizioni statutarie del Codice civile ad enunciare un principio la cui applicazione doveva trovare effetto nella legge speciale appositamente richiamata; niuna applicazione possono trovare nella contestazione attuale le sopra indicate disposizioni legislative, nè subire violazione se non in quanto nella interpretazione ed applicazione dell'articolo 39 della legge predetta il principio in esse proclamato possa esserne vulnerato.

Che circoscritta in codesti termini è appena spiegabile come la questione avesse potuto sorgere ed alimentarsi, dinanzi al formale e categorico disposto del ricordato articolo 39 il quale dispone: « Nei casi di occupazione totale, l'indennità dovuta all'espropriato « consisterà nel giusto prezzo che, a giudizio dei periti avrebbe « avuto l'immobile in una libera contrattazione di compravendita ».

L'indennità dunque deve essere costituita dal giusto prezzo del fondo, e determinata con i criteri di valutazione obbiettiva, secondo il valore cioè, che al fondo medesimo sarebbe attribuito in una libera contrattazione di compra-vendita.

Niun elemento, pertanto, che sia estraneo all'intrinseco valore del fondo può intervenire ad esser preso in considerazione nella stima di esso; e quali che fossero i vantaggi che il proprietario poteva ripromettersi dal godimento di esso e dalla destinazione di un uso qualunque, non possono esser tenuti presenti quale coefficiente di valore, salvo che si compenitrino nel modo di essere del fondo, consustanzino in esso, per guisa di costituirne elementi integrativi del valore medesimo.

Ora, è a cotesti concetti appunto che si è informata la sentenza denunciata, la quale espressamente rileva « come il preciso disposto di legge non possa lasciar dubbio circa l'esclusione del diritto al risarcimento di qualunque danno che può derivare all'espropriato, quando non si trovi rappresentato dal valore venale del fondo » osservando che in cotesto senso fossero pressochè unanimi la dottrina e la giurisprudenza.

Ed era ben d'uopo che così dalla legge si fosse stabilito, e che così e non altrimenti si debba intendere la controversa disposizione; poichè urgeva nel fine stesso della causa espropriante, che si fossero determinati i criteri obbiettivi ed assoluti di valutazione, che non potevano essere diversi da quelli, ivi designati, perchè l'obbiettività del modo di valutazione fosse garantia di tutela non pure del pubblico, quanto anche del privato interesse.

E però giustamente nota la sentenza « potrà riuscire doloroso al conte Cavina di veder distrutte le speranze che annetteva ai piani già fatti per uno speciale rinnovamento delle sue artistiche industrie; ma non potrà ribellarsi contro le conseguenze di una legge, che necessariamente importa dei sagrifici nell'interesse del pubblico bene ».

Che quindi derivi, come non possa, nè sia effettivamente giusto l'addebito fatto dal ricorrente alla sentenza affermando « che la Corte avesse inteso che il prezzo ricavabile in una libera contrattazione abbia ad essere quello soltanto che si possa stabilire, avuto riguardo *alla convenienza di chi compra;* prescindendo da qualunque *rispetto all'utilità particolare di chi vende.*

Mentre il vero, invece è che in quella stessa parte della sentenza, ove trovasi l'inciso che ha determinato la censura del ricorrente, si rinviene una nuova e solenne riaffermazione, che l'unico criterio di valutazione debba, nè possa essere altro che lo intrinseco valore del fondo obbiettivamente considerato, risultante dai coefficienti tutti che imprimono al fondo nel modo suo di essere, quel certo valore che si potrebbe rinvenire in una libera contrattazione,e per ciò stesso riguardato secondo il suo valore obbiettivo, al di fuori di qualunque particolare considerazione subbiettiva, tanto da parte di colui che vende, quanto da parte del compratore.

In effetti, riferendosi la sentenza alle diverse pretese del ricorrente per rimborsi di spesa da esso incontrate per la redazione dei progetti delle fabbriche da elevare sul fondo espropriato ed altre, rileva opportunamente che, « se tali spese hanno la massima importanza in ordine ai piani del conte Cavina, *non ne hanno alcuna per mutare il valore del fondo . . . salvo che le stesse si trovino necessariamente comprese nel valore venale che è stato stabilito nei modi di legge* ».

E continuando subito dopo nell'identico ordine di idee, rende ragione della enunciata proposizione, osservando: « Poichè l'indicato valore è il solo che dia luogo a rimborso e sia quindi vano parlare di tutto ciò che possa bensì servire al proprietario espropriando od all'industria da lui ideata, ma che non avrebbe attrattiva per un eventuale libero acquirente del fondo, al quale non sarebbe ragionevole nè utile, imporre i piani industriali del precedente proprietario.

Unico criterio pertanto di valutazione secondo le norme della legge statuite nell'art. 39, e che solo è stato dalla Corte di merito ritenuto, si è quello del valore intrinseco del fondo in tutti gli elementi che ne costituiscono il modo di essere e che sono in esso consustanziati, quali sarebbe determinato in una libera contrattazione, a giudizio dei periti, senza riguardo alcuno a considerazioni subbiettive dei contraenti od alle speciali finalità e destinazione cui il fondo si volesse destinare; salvo che costituisca ciò un elemento della intrinseca qualità che il fondo presenti.

Considera, che in tal guisa stabilito il contenuto legale e la portata dell'art. 39 occorre ora esaminare se la denunciata sentenza abbia fatto del principio stesso la giusta applicazione, nel rispetto

delle pretese spiegate dalla parte ricorrente; le quali consistouo nel lamentare che nell'indennizzo non fossero state comprese le spese d'indole tecnica delle opere murarie intraprese quali progetti, studi, piani, assistenza ecc. nè calcolata la specifica destinazione data da esso Cavina al fondo espropriato; l'erezione dello stabilimento già in via di costruzione.

Senonchè determinato nel modo dianzi cennato il tenore del precetto di legge, potrebbe ritenersi che la questione si avvicini più ad una questione di apprezzamento che giuridica, versando nel determinare se un dato elemento di fatto costituisca un modo di essere del fondo ed in esso si incorpori, ovvero sia una circostanza che ne resti fuori, sicchè nessuna influenza eserciti o possa esercitare sulla valutazione del fondo espropriato.

Comunque, giova rilevare una particolarità di fatto assai saliente, la quale, indipendentemente dal modo astratto di riguardare il primo quesito proposto, non può non esercitare nella soluzione di esso una assai grave influenza.

Osserva in effetti, la Corte « che il conte Cavina ebbe a fare acquisti, dei quali, due rimontanti all'anno precedente a quello dell'espropriazione, ed il terzo anche posteriore a questa » sicchè, quando pure astrattameute si dovesse ritenere che tutte quelle spese di progetti, ecc., potessero costituire ragione d'indennizzo nella determinazione del prezzo, poichè, a detta della stessa parte ricorrente, l'ultimo pezzo di terreno acquistato doveva costituire un tutt'uno cogli altri due, ed erano tutti insieme necessari alla realizzazione del progetto da lui formato, di riunire ivi tutte le sue fabbriche, sia manifesto, che essendo l'acquisto del terzo fondo avvenuto dopo la pubblicazione del decreto di espropriazione, quei progetti ecc. mancavano del necessario sostrato per poter conseguire la loro realizzazione, e perciò solo non potevano ritenersi spese occorse per l'attuazione d'un disegno, che nel punto in cui si progettava non era suscettibile di attuazione legale.

Che, a parte cotesto, non sia possibile dubitare che tutte le spese predette rientrando nei fini particolari del conte Cavina per la destinazione che intendeva dare al fondo espropriato e costituendo alcunchè di subbiettivo ed individuale, non poteva perciò stesso costituire un coefficiente obbiettivo di valore, che è quello che è per se stesso, e rispetto ad un qualunque compratore in una

libera contrattazione, all'infuori di qualsiasi particolare destinazione od uso che all'antico proprietario fosse piaciuto attribuire; giacchè non sarebbe ragionevole nè utile, nota giustamente la sentenza, imporre i piani industriali del precedente proprietario al nuovo, il il quale verrebbe così a pagare non il valore intrinseco del fondo esclusivamente, ma quel dippiù che rappresentasse un valore puramente soggettivo del fondo stesso, dipendente dall'uso e dalla destinazione che al primo proprietario fosse piaciuto dare.

Tutt'altra è invece la questione, quando la destinazione stessa scaturisse dalla qualità del fondo, sicchè all'infuori di ogni individuale e soggettiva destinazione, essa, per quella data sua qualità, rappresentasse rispetto ad un qualunque compratore una modalità del fondo, tale che da essa non si potesse prescindere senza togliere al valore del fondo una parte di ciò, che costituendo un modo particolare di essere suo, concorre nella stima di esso come coefficiente di prezzo.

Ma ciò significa appunto, che solo una generica destinazione può costituire modalità valutabile del fondo, e non la speciale destinazione tutta subbiettiva che dal proprietario si fosse inteso dare al fondo medesimo, perchè se l'una si compenetra col fondo e lo qualifica, l'altra, rimanendo estranea perchè subbiettiva ed individuale, non può costituire di esso un elemento obbiettivo di valore.

E però, con sano criterio la Corte di merito, mentre escludeva dalla indennità tutte quelle spese dianzi cennate, riteneva poi che dovessero concorrere a determinarne l'ammontare, sia la circostanza della riunione in un sol corpo dei tre appezzamenti del terreno e sia quella della destinazione generica che potevasi al fondo predetto, ritenendolo siccome terreno industriale attribuire; e di esso valutando la circostanza dell'ubicazione, come di elemento capace di aumentarne il pregio e il valore.

E fu proprio a questi medesimi criteri, come nota la sentenza, che il perito informò il suo giudizio, e nel determinarne il prezzo, ebbe riguardo ai prezzi similari di altri fondi messi in condizione analoghe a quello del Conte Cavina, rilevandone l'ammontare, dal minimo di 70 centesimi al metro quadro al massimo di una lira; e come lo stesso conte Cavina acquistasse i suoi tre appezzamenti, quale a centesimi 20, quale a 64 e quale infine a 35 centesimi. Non senza aggiungere altresì come lo sviluppo delle industrie non avesse

raggiunto intorno a Faenza un alto grado per modo che codesta destinazione dei terreni potesse conseguire un valore più accentuato. Certo è che la misura del prezzo unitario fissato dal perito in lire 2 in confronto degli altri prezzi similari e di quelli fatti dal conte, risponda, osserva la Corte, al pregio di essere stati riuniti in un sol fondo i tre minori appezzamenti; ed al più esatto valore di esso al momento della espropriazione.

Che, quindi, risultando per i discorsi rilievi pienamente legale il pronunciato del giudice di appello, devesi il medesimo confermare con la reiezione del ricorso.

Per q. m. rigetta, etc.

MASSIMARIO.

Personale — Disciplina — Ricorso amministrativo — Supplemento inchiesta — Contestazione.

Allorquando il Consiglio di Amministrazione ordina, in sede di ricorso un supplemento d'inchiesta disciplinare, il provvedimento disciplinare resta sospeso, e debbonsi osservare per il supplemento suddetto le formalità previste dal Regolamento del personale, tra le quali la contestazione *delle nuove risultanze.*

SEZ. IV CONS. DI STATO, 25 giugno 1909. GALLARINI.

Personale — Dichiarazione di dimissione — Riammissione in servizio: sue conseguenze — Contestazione addebiti.

Per la dichiarazione di dimissione, prevista dall'art. 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429, basta la volontarietà *dell'abbandono e della mancata assunzione del servizio (sciopero), che non possono confondersi con l'assenza arbitraria.*

La riammissione in servizio disposta dalle superiori autorità locali non implica rinuncia al diritto dell'Amministrazione di considerare gli agenti scioperanti dimissionari, ma deve ritenersi fatta sotto la condizione che il Direttore Generale, e il Consiglio di Amministrazione applichino, com'è in loro facoltà, pene disciplinari minori.

Non è necessaria la preventiva contestazione degli addebiti data la notorietà del fatto e la natura del tutto speciale del procedimento di cui al suindicato art. 56.

SEZ. IV CONS. DI STATO, 3 aprile 1908. PERAUDO ed altri.

Anno IV - N. 12. 23 Marzo 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

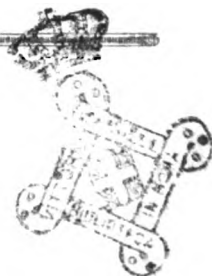
SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali,

Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*:**

Ordine di Servizio N. 75. — Attivazione del doppio binario sul tratto Rovigo-Stanghella . . . . Pag. 187

Ordine di Servizio N. 76. — Attivazione del sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni, fra la stazione di Voghera (Cabina B) ed il Bivio Gravellone e degli apparati centrali nelle stazioni intermedie » ivi

Ordine di Servizio N. 77. — Attivazione del doppio binario fra Vezzano e Sarzana. — Sistemazione del segnalamento delle stazioni di Vezzano di Arcola e di Sarzana . . . . » 189

Ordine di Servizio N 78. — Servizio Italo-belga . . . . » 191

Ordine di Servizio N. 79. — Cessazione dell'esercizio del binario della Ditta Marotti e Frontini raccordato con la stazione di Roma S Paolo » 192

Ordine di Servizio N. 80. — Limitazione di servizio nella stazione di Bassanello . . . . » 193

Ordine di Servizio N. 81. — Servizio Italo-francese . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 82. — Servizio Italo-germanico . . . . . » 194

Ordine di Servizio N. 83. — Servizio cumulativo con la Sardegna . » 196

Circolare N. 24. — Trasporti di ghiaia o pietrisco incatramato . . . » 197

Circolare N. 25. — Custodia dei duplicati delle chiavi delle cassaforti. » 198

Circolare N. 26. — Indice analitico delle pubblicazioni di servizio . . » 200

Circolare N. 27. — Servizio dei trasporti a domicilio tra Ventimiglia e i paesi della Valle Nervina . . . . » 201

Roma, marzo 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75

Circolare N. 28. — Trasporti a domicilio allo scalo merci di Milano Porta Vittoria . . . . Pag. 202
Circolare N. 29. — Attivazione del servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Tradate . . . . » ivi
Circolare N. 30. — Chiusura dell'Agenzia di Città di Mazzara del Vallo » 203
Circolare N. 31. — Modificazione del prezzo pel trasporto a domicilio a Caltagirone . . . . » ivi
Circolare N. 32. — Limitazione del servizio pel trasporto a domicilio a Monteleone Porto S. Venere . . . . » 204
Circolare N. 33. — Modificazione del limite di territorio per i trasporti a domicilio a Varazze . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 89
Massimario . . . . » 94

BLOCCO

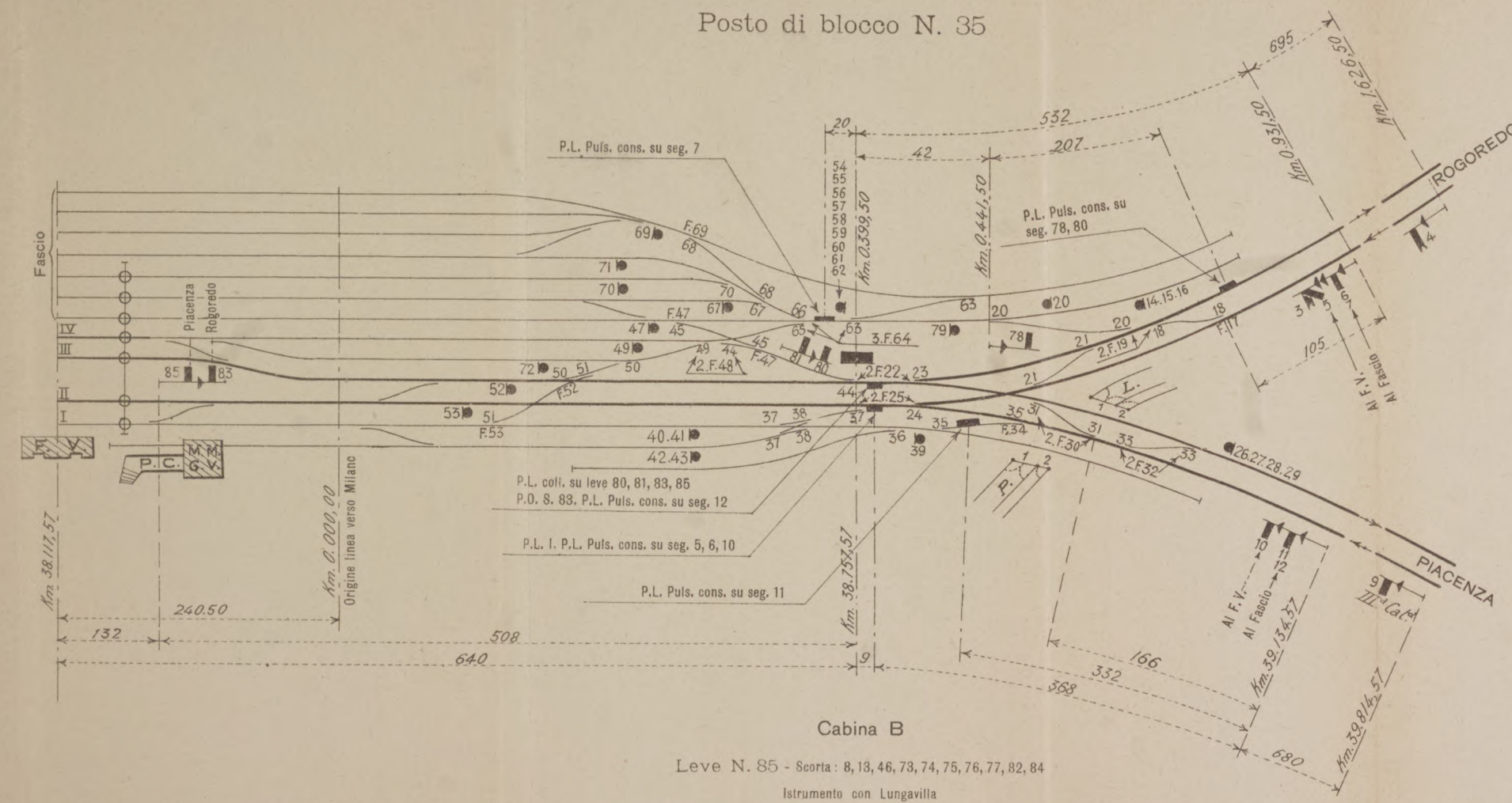
VOGHERA = PAVIA

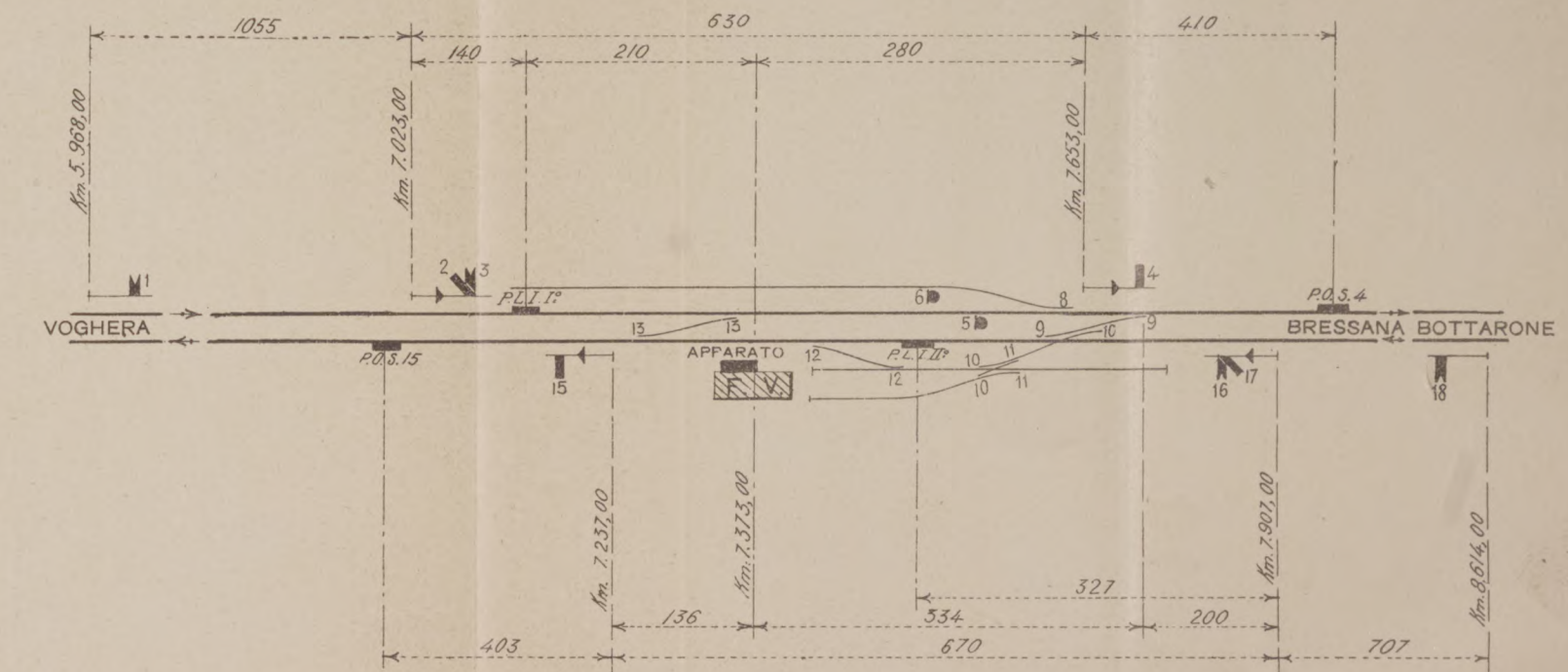
VOGHERA

Posto di blocco N. 35

Cabina B

Leve N. 85 - Scorta: 8, 13, 46, 73, 74, 75, 76, 77, 82, 84

Istrumento con Lungavilla

LUNGAVILLA

Posto di blocco N. 36

Leve N. 18 - Scorta: 7. 14

Istrumento I. con Voghera.

„ II. „ Bressana Bottarone.

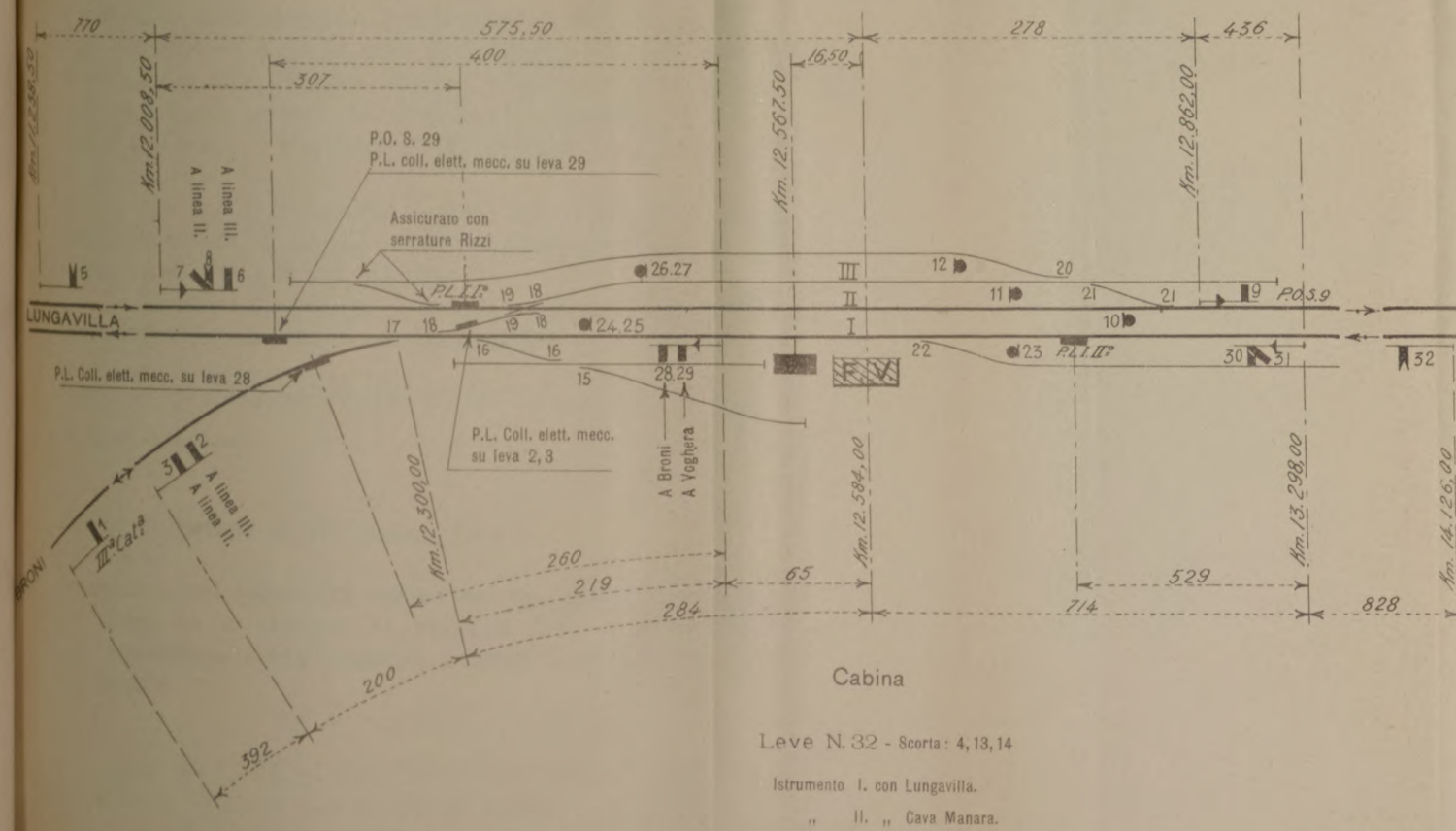
Tip. Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 1 - 1911.

BRESSANA BOTTARONE

Posto di blocco N. 37

Cabina

Leve N. 32 - Scorta: 4, 13, 14

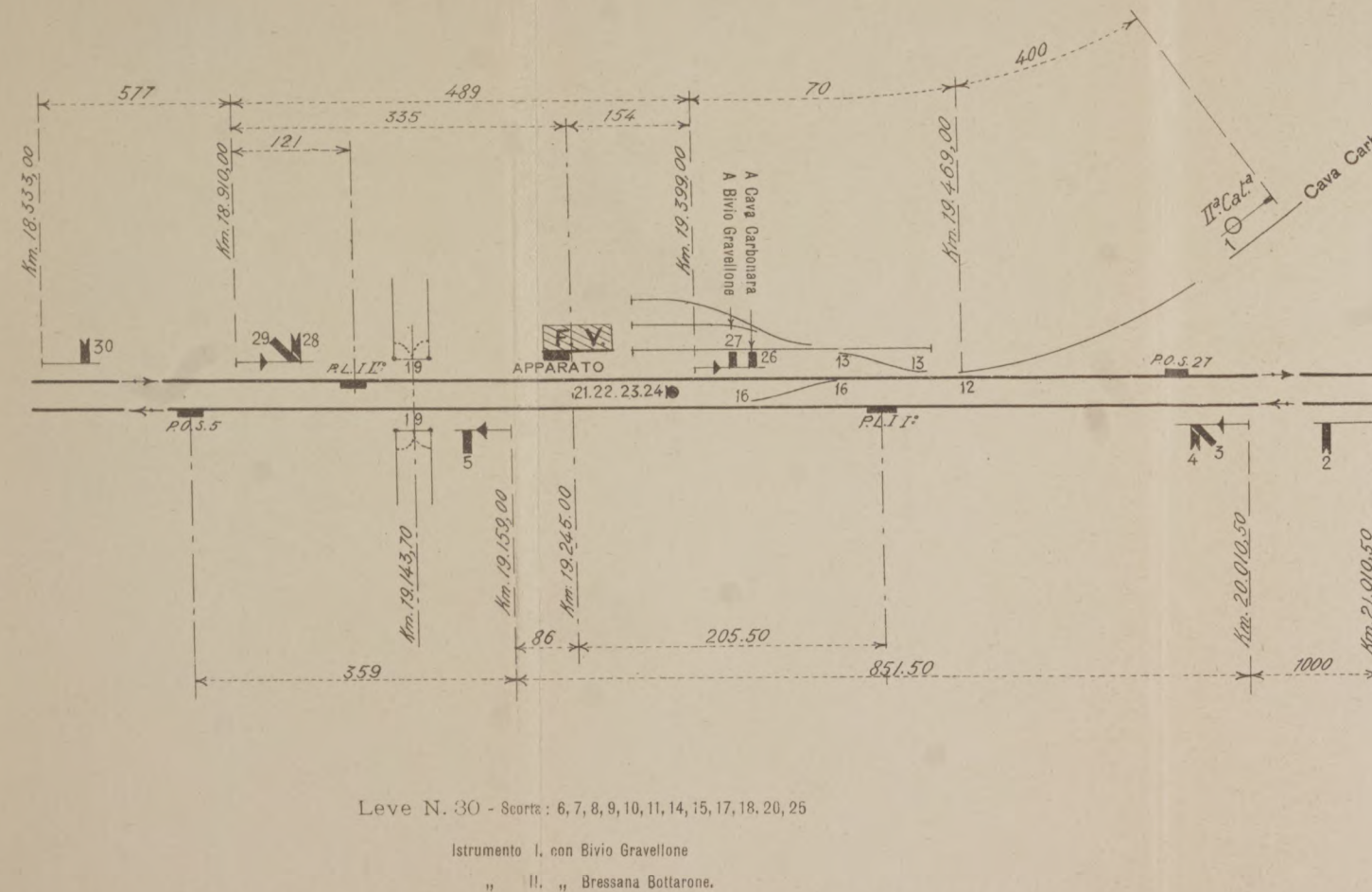
Istromento I. con Lungavilla.

„ II. „ Cava Manara.

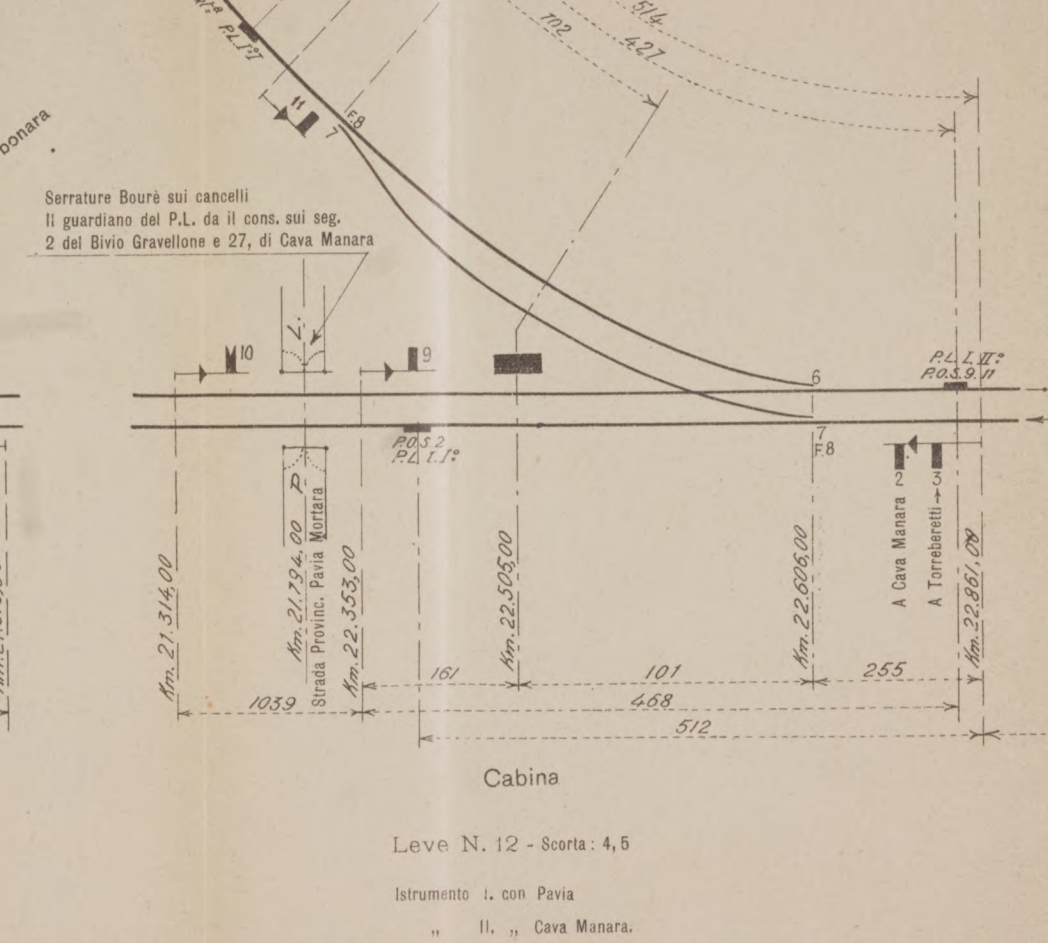
CAVA MANARA

Posto di blocco N. 38

Leve N. 30 - Scorte: 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 18, 20, 25

Istromento I. con Bivio Gravellone

„ II. „ Bressana Bottarone.

BIVIO GRAVELLONE

Posto di blocco N. 39

PAVIA

Posto di blocco N. 40

Cabina

Leve N. 12 - Scorta: 4, 5

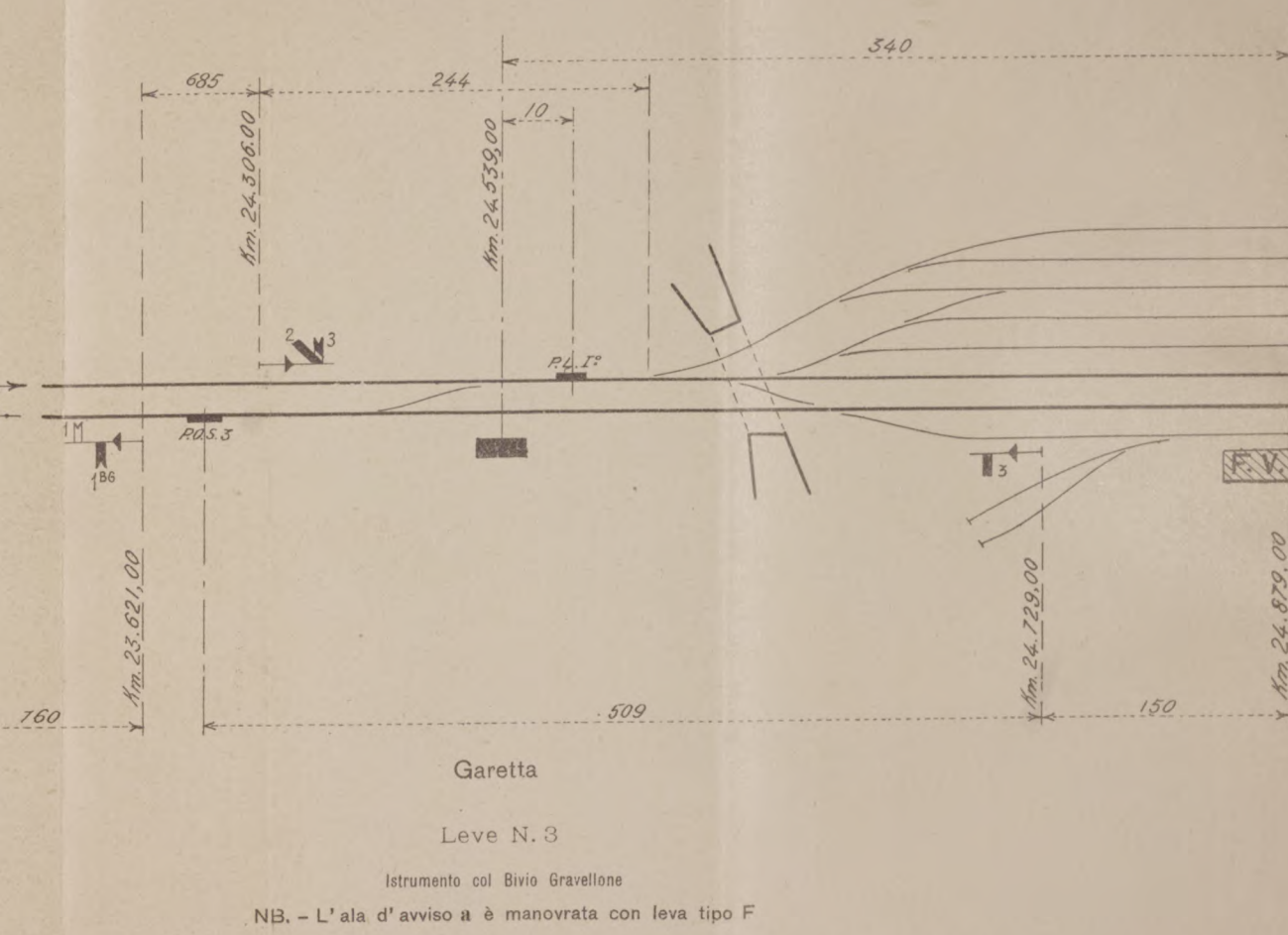
Istromento I. con Pavia

„ II. „ Cava Manara.

Garetta

Leve N. 3

Istromento col Bivio Gravellone

NB. - L'ala d'avviso a è manovrata con leva tipo F

Ordine di Servizio N. 75. (Servizio VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Rovigo-Stanghella.

Dalle ore 0 del giorno 1° aprile 1911 viene attivato il doppio binario sul tratto Rovigo-Stanghella della linea Bologna-Padova.

Il disco di II categoria a protezione della stazione di Rovigo lato Padova e quello pure di II categoria della stazione di Stanghella lato Bologna, furono opportunamente spostati, collocandoli alla sinistra dei treni cui comandano, ed alla distanza dell'asse del rispettivo F. V. il primo di m. 1670 e il secondo di m. 1528.

La stazione di Stanghella è provvista di un unico binario della capacità di 80 veicoli per le precedenze dei treni nei due sensi, situato fra i binari di corsa.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di competenza per l'attivazione di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Venezia.

Ordine di Servizio N. 76. (Servizi VII e XI).

Attivazione del sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni, fra la stazione di Voghera (Cabina B) ed il Bivio Gravellone, e degli apparati centrali nelle stazioni intermedie.

(Vedi Ordine di Servizio N. 218-1908).

Dalle ore 15 del giorno 3 aprile 1911 verrà attivato, fra la stazione di Voghera (Cabina B) ed il Bivio Gravellone, l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni; continuando a funzionare, senza alcuna modificazione, il sistema di blocco fra il bivio Gravellone e la stazione di Pavia.

Verranno pure completamente attivati gli apparati centrali ed i nuovi segnali di protezione e di partenza nelle stazioni di Lungavilla, Bressana Bottarone e Cava Manara.

I posti di blocco sulla intera tratta Voghera-Pavia sono situati come segue e la loro numerazione seguirà progressivamente quella dei posti di blocco esistenti fra Novi e Voghera.

Stazione di Voghera (Cab. B) Km. 0 + 399.50 (da Voghera) Posto di blocco N. 35.
» Lungavilla (F. V.) » 7 + 373.00 (») » » N. 36.
» Bressana Bottarone (Cab.) Km. 12 + 567.50 (da Voghera) Posto di blocco N. 37.
» Cava Manara (F. V.) Km. 19 + 245.00 (da Voghera) Posto di blocco N. 38.
Bivio Gravellone (Cab.) Km. 22 + 505.00 (da Voghera) Posto di blocco N. 39.
Stazione di Pavia (Garetta) Km. 24 + 539.00 (») » » N. 40.

Con l'attivazione del Blocco suddetto verranno soppressi i segnali di partenza dalla stazione di Voghera verso Milano e verso Piacenza, posti sulle stesse piantane dei semafori di protezione della stazione medesima.

Dalla data suddetta il passaggio a livello (Km. 21 + 794) dellla strada provinciale Pavia-Mortara sarà protetto verso il Bivio Gravellone dal segnale N. 2 del detto Bivio, e, verso Voghera, dal segnale N. 27 di Cava Manara.

Nello schizzo sono poi indicati in pieno:

a) i varî posti di blocco col loro numero progressivo;

b) tutti i segnali che, a partire dalla data sopracitata, saranno in funzione sul tratto Voghera (Cabina B) - stazione di Pavia;

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Pei semafori a più ali l'una sopra l'altra, è indicato di fianco ad ogni ala a quale direzione essa comanda.

I segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali di avviso o non portano indicazione di categoria, sono segnali di 1ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 del Compartimento di Genova.

Ordine di Servizio N. 77. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del doppio binario fra Vezzano e Sarzana. — Sistemazione del segnalamento delle stazioni di Vezzano, di Arcola e di Sarzana.

Dalle ore 15 del giorno 1° aprile 1911 sul tratto Vezzano-Sarzana viene attivato il secondo binario, che resta così esteso all'intera linea Spezia-Pisa. Da Vezzano ad Arcola il nuovo binario corre parallelamente a quello già esistente; da Arcola a Sarzana, invece, i due binari per il tratto compreso fra le progressive al Km. 160 + 876,53 (da Roma) e Km. 157 + 900 sono stati impiantati su di una nuova sede stradale.

Per effetto del nuovo tracciato la distanza fra Arcola e Sarzana viene ad essere di m. 4141,40, cioè di m. 685,75 minore di quella attuale, e la parte in deviazione, compresa fra le suddette progressive e della lunghezza di m. 2976,53, si svolge per metà circa in rettilinei e per l'altra metà in curve col raggio minimo di m. 450 e con pendenze variabili fino a raggiungere il massimo del 6 ‰ nel tratto fra il ponte sul Magra e Sarzana.

Lungo la deviazione non esiste alcun passaggio a livello, e sono notevoli, fra le opere d'arte, il nuovo ponte sul Marna di n. 13 luci di m. 25 ciascuna ed un sottovia a travata metallica della luce di m. 9 sulla strada provinciale Sarzana-Lerici: vi sono state costruite due case cantoniere ai Km. 158 + 912 e 159 + 842.

Un'altra casa cantoniera è stata costruita in stazione di Vezzano.

In dipendenza dell'impianto del doppio binario, il segnalamento delle tre stazioni interessate è stato modificato nel modo seguente:

Stazione di Vezzano.

Segnali di protezione:

a) *Verso Pisa*: Un semaforo di 1ª categoria - preceduto

a m. 688 da un semaforo d'avviso - situato a m. 350 dall'asse del F. V.

b) *Verso Parma*: Un disco di 1ª categoria - preceduto a m. 460 da un disco di avviso, situato a m. 414 dall'asse del F. V.

c) *Verso Spezia*: Un semaforo di 1ª categoria - preceduto a m. 601 da un semaforo d'avviso - situato a m. 535 dall'asse del F. V.

Segnali di partenza:

a) *Verso Pisa e verso Parma*: Un semaforo, posto a m. 150 dall'asse del F. V., a due ordini di ali, di cui la superiore comanda ai treni diretti a Parma e l'altra a quelli diretti a Pisa; quest'ultima è preceduta da un'ala di avviso pei treni che non fermano, accoppiata a quella di 1ª categoria a protezione verso Spezia.

b) *Verso Spezia*: Un semaforo di partenza ad un'ala situata a m. 264 dall'asse del F. V., preceduto da un'ala di avviso accoppiata a quella di 1ª categoria a protezione verso Pisa.

Stazione di Arcola.

Segnali di protezione:

a) *Verso Spezia*: Un Semaforo di 1ª categoria — preceduto a m. 793 da un semaforo d'avviso — situato a m. 710 dall'asse del F. V.

b) *Verso Pisa*: Un semaforo di 1ª categoria — preceduto a m. 800 da un semaforo d'avviso — posto a m. 400 dall'asse del F. V.

Segnali di partenza:

a) *Verso Spezia*: Un semaforo ad un'ala situato a m. 158 dall'asse del F. V., preceduto da un'ala di avviso accoppiata a quella di 1ª categoria di protezione verso Pisa.

b) *Verso Pisa*: Un semaforo ad un'ala posto a m. 182 dall'asse del F. V., preceduto da un'ala di avviso accoppiata a quella di 1ª categoria a protezione verso Spezia.

Stazione di Sarzana.

Segnali di protezione:

a) *Verso Spezia*: Un semaforo di 1ª categoria situato a m. 645 dell'asse del F. V. — preceduto a m. 800 da un semaforo d'avviso — a due ordini di ali, di cui quella superiore comanda ai treni viaggiatori e l'altra ai treni merci.

L'ala superiore di detto semaforo è accoppiata ad un'ala di avviso del segnale di partenza per Pisa dai binari di marciapiede.

Nessuna variante è stata apportata al segnalamento di protezione di detta stazione verso S. Stefano a Pisa ed a quelli di partenza verso S. Stefano, Spezia e Pisa.

Tutti i segnali di protezione anzi accennati, ad eccezione di quello di 1ª categoria di Vezzano verso Spezia, si trovano a sinistra rispetto alla marcia dei treni cui comandano.

Dalla esistente cabina della stazione di Vezzano saranno manovrati soltanto i segnali della stazione, mentre i deviatoi saranno manovrati a mano ed assicurati con fermascambi Rizzi.

I sagnali e i deviatoi delle stazioni di Arcola e di Sarzana saranno manovrati dalle attuali cabine.

Le cabiue di Vezzano e di Arcola e quella B di Sarzana continueranno a funzionare come posti di blocco della linea Genova-Sarzana.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45, 46 del Compartimento di Firenze.

Ordine di Servizio N. 78. (Servizio VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di servizio N. 15-1911).

Con effetto dal 15 marzo 1911 la stazione di Loth è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 23 del servizio diretto italo-belga, coi seguenti prezzi per quintale, che saranno da introdursi a pagina 197 della relativa tariffa:

TARIFFA ECCEZIONALE N. 23.

		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k
Loth	Pino. . .	4,82	4,75	—	3,57	3,37	—	3,15	2,56	2,49	2,46
	Chiasso.	5,09	5,02	—	3,76	3,56	—	3,34	2,70	2,62	2,59

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed a quelli delle gestioni merci.

Ordine di Servizio N. 79. (SERVIZIO VII).

Cessazione dell'esercizio del binario della Ditta Marotti e Frontini raccordato con la stazione di Roma S. Paolo.

(V. Ordine di Servizio N. 250-1910).

Con il 31 marzo 1911 cessa definitivamente l'esercizio del binario della Ditta *Marotti e Frontini* raccordato con la stazione di Roma S. Paolo.

Per conseguenza dalla data suddetta la stazione stessa resta esclusa dai trasporti in arrivo e partenza per conto della Ditta Marotti e Frontini, e dal 25 marzo non saranno più da accettarsi le spedizioni destinate a Roma S. Paolo per la Ditta medesima.

In relazione a quanto sopra, nel Volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovranno, nella nota (10) riportata in calce della pagina 80, dopo le parole « *per conto* » sopprimere quelle « *della Ditta Marotti e Frontini* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 80. (Servizio VII).

Limitazione di servizio nella stazione di Bassanello.

La Stazione di Bassanello, della Tramvia Padova-Conselve-Bagnoli, è stata esclusa dall'accettazione in partenza e dal ricevimento in arrivo dei trasporti di merci a carro completo.

Il servizio in detta stazione resta di conseguenza limitato alle sole spedizioni formate di colli non superanti il peso di kg. 150.

In relazione a quanto sopra, opportuna modificazione dovrà essere praticata nelle pubblicazioni riguardanti i servizi cumulativi e di corrispondenza.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 81. (Servizio VIII).

Servizio italo-francese.

I. **Aggiunte alle disposizioni complementari speciali** (Allegato 9 alle disposizioni regolamentari della Convenzione di Berna), **valevoli pel servizio diretto italo-francese.**

II. **Aggiunte e modificazioni alla tariffa diretta a piccola velocità fra l'Italia e la Francia, da e per oltre la Rete P. L. M., edizione 1° gennaio 1911.**

(Vedi Ordine di Servizio N. 333-1910)

I.

Aggiunte alle Disposizioni complementari speciali (Allegato 9 alle Disposizioni Regolamentari della Convenzione di Berna), **valevoli pel servizio diretto italo-francese.**

A pagina 3 dell'allegato 9 alle Disposizioni regolamentari (Parte I-A delle tariffe dirette), pubblicato con Ordine di Servizio N. 333-1910, dovrà annullarsi l'attuale punto 3) all'articolo 14 sostituendolo col seguente:

3. — *Ai termini di resa sono da aggiungersi 24 ore per le spedizioni a grande velocità e 36 ore per quelle a piccola velocità quando i trasporti debbono attraversare lo stretto di Messina. Il tempo durante il quale per lo stato del mare non sia possibile la traversata, verrà computato in aumento ai termini utili di resa.*

Per le spedizioni a piccola velocitá accelerata sul percorso italiano, i termini di resa sono quelli stabiliti per la piccola velocitá ordinaria; però, agli effetti del termine di trasporto, le relative distanze si riducono del 30 %.

II.

Aggiunte e modificazioni alla tariffa diretta a piccola velocità fra l'Italia e la Francia, da e per oltre la Rete P. L. M., edizione 1° gennaio 1911.

Con data 1° aprile 1911 viene pubblicato il *1° Foglio di aggiunte e modificazioni alla tariffa diretta a piccola velocitá fra l'Italia e la Francia, da e per oltre la Rete P. L M.*, edizione 1° gennaio 1911.

A cura dell'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze ne verrà fatta la distribuzione agli uffici ed al personale interessato, nei modi d'uso.

Le stazioni che hanno una scorta, per la vendita al pubblico, di esemplari di detta tariffa, dovranno allegare ad ogni singola tariffa tale *foglio di aggiunte*, o tenerne alcuni esemplari a disposizione di coloro che già avessero fatto acquisto della tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 82. (Servizio VIII).

Servizio Italo-germanico.

(Vedi Ordine di servizio N. 73-1911).

Col 1° Aprile 1911 nella Parte II-B della tariffa diretta italo-germanica (16° Supplemento) sono da introdursi le seguenti aggiunte e modificazioni:

Pag. 341 e 343 - *Elenco delle stazioni germaniche.* — Per le sottoindicate stazioni alle attuali indicazioni sostituire quelle qui appresso esposte:

Cln	**Porz-Urbach**	Niederdollendorf(1)	826	870	1017	—
Bay	**Raubling** . . .	Rosenheim (G) (1) Kiefersfelden (B) (1)	637	682	340	—

Pag. 489 (23° Supplemento) - *Tariffa eccezionale N. 1 P. V.* — Aggiungere la seguente nuova stazione coi rispettivi prezzi nelle colonne delle serie ***h - p***:

		Tariffa eccezionale N. 1	
		h	**p**
		5 tonn.	10 tonn.
Porz-Urbach	Pino . . .	4,11	2,12
	Chiasso . .	4,38	2,25
	Peri . . .	4,47	2,66

Pag. 526 - *Tariffa eccezionale N. 3 P. V.* — Introdurre la sotto esposta stazione coi relativi prezzi nella colonna della serie *h* (pasta di legno):

		Tariffa eccezionale N. 3
		serie h
Raubling	Pino . . .	2,44
	Chiasso . .	2,63
	Peri . . .	1,27

Pag. 692 - *Tariffa eccezionale N. 41 P. V.* — Per la stazione di Strasburgo Hauptbhf., Bischheim, ecc., sotto l'attuale prezzo di frs. 3,36 via Pino, serie *b*, esporre i seguenti prezzi ridotti, riportando pure le rispettive note:

		Tariffa eccezionale N. 41
		serie b
		10 tonn.
Strassburg Hauptbhf., Bischheim, Königshofen, - Neudorf, - Rheinhafen, Schiltigheim	Pino	3.36
		3.11 (1)
		2.27 (2)

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di pelli greggie, di cui la voce N. 1938-1052 della nomenclatura, eseguiti in servizio diretto ed in partenza dalle stazioni delle linee Bianzé-Vercelli-Casale Monferrato-Alessandria-Tortona; Frugarolo-Novi Ligure-Genova ed Alessandria-Acqui-Ovada-Genova.

(2) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di pelli greggie, di cui la voce N. 1938-1052 della nomenclatura, eseguiti in servizio diretto ed in partenza dalle stazioni *situate all'Ovest* della linea Bianzé-Vercelli-Casale Monferrato-Alessandria-Acqui-Ovada-Genova.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 83. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 10-1911).

Col 30 marzo 1911, le stazioni di Luserna San Giovanni, Thiene e Viareggio saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, i nomi delle dette stazioni dovranno ag-

giungersi nell'allegato A all'Ordine di Servizio N. 186-1910, e nell'allegato N. 5 alla Parte II delle Condizioni e Tariffe del servizio stesso (edizione 1° luglio 1910) con le seguenti indicazioni:

Luserna S. Giovanni	G.P.	Civitavecchia . . .	628	Genova	217
		Genova (1)	217		
Thiene	G P.	Civitavecchia . . .	593	Livorno M. . . .	362
		Livorno S. M. (1)	360		
Viareggio	G.P.	Civitavecchia . . .	274	Livorno M. . . .	43
		Livorno S. M. (1)	41		

Con l'occasione si avverte che il capitale statutario della Società Nazionale di Servizi Marittimi è stato interamente versato.

Opportuna correzione quindi dovrà essere fatta nel frontispizio delle pubblicazioni relative al servizio di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 24. (Servizio VII e VIII).

Trasporti di ghiaia o pietrisco incatramato.

Le spedizioni a P. V. di ghiaia o di pietrisco incatramato, che serve par la selciatura delle strade, devonsi trasportare in carri aperti senza copertone e tassare coi prezzi della tariffa speciale N. 119, Serie *D*.

Trattandosi di merce che, per la sua natura, imbratta i carri, lo speditore, prima di eseguire il carico, deve provvedere, a sua cura e spese, che il piano e le sponde siano protette con rinvestimento di carta da imballaggio grossa e resistente.

Le stazioni dovranno curare che sieno osservate le anzidette prescrizioni.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e delle gestioni merci.

Circolare N. 25. (Servizio II).

Custodia dei duplicati delle chiavi delle casseforti.

I. Le Casse compartimentali riceveranno e custodiranno i duplicati delle chiavi delle casseforti delle divisioni, delle sezioni, degli uffici e delle stazioni del rispettivo Compartimento; nonchè degli uffici distaccati dai Servizi centrali residenti nell'ambito del Compartimento stesso. Tali chiavi verranno loro consegnate chiuse in apposite buste sigillate con timbri a ceralacca dell'ufficio o della stazione consegnante.

II. Ciascuna di dette buste dovrà contenere i dupli delle chiavi di una stessa cassaforte, la cui specificazione emergerà da opportuna annotazione da apporsi, — come indicazione del contenuto, — sulla parte anteriore delle buste stesse, nella cui parte contrapposta la chiusura dovrà essere compiuta con uno o più suggelli dell'Ufficio o della stazione consegnante.

Ciò dovrà risultare da apposito verbale di consegna, da redigersi in doppio esemplare; verbale che potrà anche comprendere la specificazione di buste diverse, riguardanti cioè i dupli delle chiavi di più uffici o stazioni.

III. Occorrendo di ritirare, dalla cassa compartimentale il duplo di una delle chiavi ivi depositate, il funzionario rappresentante della divisione, sezione od ufficio, e per le stazioni della propria giurisdizione il delegato della divisione movimento, colla scorta del telegramma o di quel qualunque altro scritto dell'ufficio che ne avrà fatta richiesta, ritirerà, dalla cassa stessa, il duplo domandato, pei provvedimenti del caso.

Tale riconsegna dovrà risultare da apposita ricevuta da rilasciarsi al cassiere dal funzionario che compirà il prelievo; ricevuta che dovrà custodirsi in luogo e vece della corrispondente *busta-deposito*, di cui la Cassa, momentaneamente, si sprovvede, a giustificazione della fattane consegna.

IV. La divisione, sezione od ufficio interessato ad operazioni compiute, riconsegnerà, suggellata nel modo indicato al punto II, la chiave adoperata, ritirando la ricevuta rilasciata come è detto al punto precedente (III), ricostituendo così il

deposito nella sua forma primitiva, senza che, per ciò, occorra apposito verbale; a meno che, nel frattempo, siano state cambiate le caratteristiche delle impronte dei suggelli apposti in origine alle buste-deposito manipolate.

V. Il fatto dell'avvenuto rilascio, — senza eccezione, — della ricevuta da parte del rappresentante dell'ufficio richiedente al momento del ritiro di una chiave richiesta, varrà come dimostrazione che la busta consegnata dalla Cassa trovavasi, all'atto della fattagli consegna, in perfetta condizione di incolumità; sì e come era stata, in origine, depositata presso la Cassa stessa.

Sorgendo contestazioni in argomento, ciò dovrà risultare da apposito verbale, per ogni effetto di ragione.

VI. Il delegato dell'ufficio richiedente provvederà, direttamente e con i mezzi che ravviserà più opportuni, a far pervenire, all'ufficio o stazione interessata, il duplo della chiave domandata, nonchè a farlo poi ritornare in sede, per la riconsegna alla Cassa compartimentale nei modi indicati al punto II.

VII. I Servizi centrali, e per loro delegazione le divisioni, sezioni od uffici distaccati provvederanno, di concerto con le ragionerie e casse locali, a regolarizzare o completare, non appena possibile, le consegne già fatte sotto diversa forma, fatte in parte o non ancora iniziate; in modo da avere, al più presto, un unico sistema col quale rimanga definitivamente disciplinato questo particolare della custodia ed uso dei duplicati delle chiavi delle casseforti esistenti in tutti gli uffici e nelle stazioni della rete.

VIII. Perciò che concerne le chiavi da depositarsi presso la Cassa compartimentale di Bologna, presso la quale debbono essere custoditi oltre i dupli delle chiavi delle casseforti del Compartimento di Venezia, anche i dupli di quelle degli uffici residenti in Bologna, l'incarico delle consegne, prelievi e riconsegne dei duplicati, s'intende concentrato limitatamente alle stazioni del Compartimento nella locale sezione di movimento; alla quale pertanto, quando occorra, dovranno pervenire le richieste dei duplicati in questione.

IX. I duplicati delle chiavi delle casseforti dei Servizi centrali e loro uffici distaccati aventi sede in Roma debbono essere consegnati, colla modalità di cui sopra, alla Cassa comparti-

mentale del luogo, mentre per quanto riguarda il Servizio centrale X l'incarico viene assunto dalla Cassa compartimentale di Firenze.

X. Qualora non esistessero, per alcune casseforti i duplicati delle chiavi, ne potrà esser data notizia alle Casse, con elenco separato; senza però far procedere alla fabbricazione dei dupli o alle sostituzioni dei congegni attuali con altri provvisti di chiavi in doppio.

Circolare N. 26. (Servizio I).

Indice analitico delle pubblicazioni di servizio.

Si è pubblicato un Indice analitico delle Leggi, Decreti e Regolamenti riguardanti l'Amministrazione ferroviaria di Stato e degli Ordini di Servizio, Circolari e Istruzioni in vigore al 31 dicembre 1909, emanate dall'Amministrazione stessa. L'indice viene distribuito, a cura del Servizio I, in misura di una copia per ogni ufficio, per ogni stazione e per ciascuno dei funzionari dei primi sette gradi, e sarà ceduto al prezzo di costo (L. 0,75) agli agenti ed alle Amministrazioni corrispondenti che ne faranno richiesta.

A tal uopo si autorizzano le Casse Compartimentali e le stazioni ad introitare il relativo importo, dandone avviso al servizio I.

Il materiale raccolto nell'Indice, è classificato in undici parti, e cioè:

Parte I. Costituzione ed ordinamento dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.
II. Personale
III. Finanza, contabilità, e statistica.
IV. Lavori e provviste.
V. Linee e dipendenze.
VI. Materiale.
VII. Treni.
VIII. Servizi viaggiatori, bagagli e cani.

IX. SERVIZIO MERCI.
X. SERVIZI ACCESSORI e DIVERSI.
XI. DISPOSIZIONI VARIE.

Ogni parte è divisa in Capi, e questi in Paragrafi. I paragrafi hanno una sola numerazione progressiva, di modo che ciascuna pubblicazione è individuata da due numeri: il numero del paragrafo e il numero d'ordine della pubblicazione stessa.

L'indice verrà aggiornato alla fine di ogni anno con successive appendici che comprenderanno le pubblicazioni emanate nell'annata. L'appendice relativa alle pubblicazioni del 1910 è in corso di compilazione e sarà stampata e distribuita prossimamente, cosicchè l'indice sarà quanto prima completo per le disposizioni emanate a tutto il 31 dicembre 1910.

Circolare N. 27. (SERVIZIO VIII).

Servizio dei trasporti a domicilio tra Ventimiglia e i paesi della Valle Nervina.

Col giorno 1° aprile 1911 verrà istituito il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Ventimiglia e le località di Camporosso, Dolceacqua, Isola Bona e Pigna, ai prezzi indicati nell'unito prospetto.

Si dovranno pertanto riportare le relative indicazioni a pag. 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, ed a pag. 104 del Prontuario delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fianco al nome di Ventimiglia Stazione si dovrà esporre il richiamo (8) sotto le lettere G P, della colonna 14, aggiungendo a piedi della pagina la seguente nota:

« (8) Il servizio è esteso alle località di Camporosso, Dolceacqua, Isola Bona e Pigna ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 28. (SERVIZIO VIII).

Trasporti a domicilio allo scalo merci di Milano Porta Vittoria.

(Vedi Circolare N. 22-1910 — Ordine di Servizio N. 69-1911).

Dal 16 marzo 1911, in seguito all'apertura del nuovo scalo merci di Milano Porta Vittoria, venne ivi trasferito il servizio della grande velocità, prima disimpegnato presso la stazione di Milano Porta Romana.

Dalla detta data, pertanto, il servizio del domicilio, pei trasporti a grande velocità, ha cessato di funzionare presso la stazione di Milano P. R. ed è stato istituito presso lo scalo merci di Milano Porta Vittoria.

In conseguenza, a pag. 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio — edizione 1907 — devono essere riportati, per le stazioni di Milano, i prezzi indicati nel foglio allegato alla presente circolare, in sostituzione dei prezzi esposti nella Circolare N. 22-1910.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 29. (SERVIZIO VIII).

Attivazione del servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Tradate.

(Vedi Circolare N. 5-1910).

Come da comunicazione avuta dalle Ferrovie Nord Milano, dal giorno 16 marzo 1911 è stato istituito il servizio dei trasporti a domicilio fra la stazione di Tradate, la località omonima ed il paese di Abbiate-Guazzone, ai prezzi indicati nel foglio allegato e che dovranno essere riportati a pag. 43 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio.

Si dovrà anche aggiungere il nome di Tradate nell'intestazione della pagina stessa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Aggiunte e modificazioni
al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pagine 21, 31 e 43 aggiungere le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Milano Centrale .	0.15 (1)	—	0.40	0.25	0.85	1.20	0.50	—	—	—	—	
(*) id. P. G. .	—	—	—	—	—	—	—	0.55	1.20	0.30	0.50	
(*) id. P. R. .	—	—	—	—	—	—	—	0.55	1.20	0.30	0.50	Veggasi la nota (2) in calce
(*) id. P. T. .	0.15 (1)	—	0.40	0.25	0.85	1.20	0.50	0.55	1.20	0.30	0.50	

(*) id. P. Vitt. .	0.15 (1)	—	—	—	0.85	1.20	0.50	—	—	—	—	
Ventimiglia per Camrosso	0.15	—	0.10	0.15	0.30	0.40	0.20	0.25	0.35	0.25	0.25	
id. per Dolceacqua	—	0.25	0.25	0.15	0.50	0 60	0.30	0.40	0.50	0.40	0.40	
id. per Isola Bona	—	0.55	0.55	0.15	0.60	0.80	0.40	0.50	0.70	0.50	0.50	
id. per Pigna . .	—	0.85	0.85	0.15	1.00	1.20	0.50	0 90	1.30	0.90	0.80	
Tradate	0.10	—	0.15	0.15	0.25	0.45	0.20	0.20	0.40	0.15	0.20	Il servizio si limita al paese di Tradate ed a quello vicino di Abbiate-Guazzone.

Circolare N. 30. (Servizio VIII).

Chiusura dell'Agenzia di Città di Mazzara del Vallo.

(Vedi Circolare N. 17-1909).

Col giorno 31 marzo 1911 cesserà di funzionare l'Agenzia di città di Mazzara del Vallo e, di conseguenza, verrà soppresso in quella stazione il servizio dei trasporti a domicilio.

Si dovranno, pertanto, cancellare le relative indicazioni a pag. 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio (edizione 1907) e le lettere G. P. poste alla colonna 14 della pagina 54, del Prontuario generale delle distanze chilometriche, ediz. 1908, di fianco al nome della stazione medesima.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 31. (Servizio VIII).

Modificazione del prezzo pel trasporto a domicilio a Caltagirone.

(Vedi Circolare N. 87-1910).

A far luogo dal 1° aprile 1911, la tassa per la presa e consegna a domicilio dei pacchi ferroviali a Caltagirone viene ridotta a L. 0,15.

Analoga modificazione dovrà essere quindi praticata a pag. 14 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 32. (Servizio VIII).

Limitazione del servizio pel trasporto a domicilio a Monteleone Porto S. Venere.

Col giorno 1° aprile 1911, i colli di numerario e preziosi vengono esclusi dal servizio pei trasporti a domicilio esistente alla stazione di Monteleone Porto S. Venere.

Si dovranno, pertanto, cancellare i prezzi di L. 0,50 e L. 0,15 indicati nelle colonne 4 e 5 della pag. 21 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 33. (Servizio VIII).

Modificazione del limite di territorio per i trasporti a domicilio a Varazze.

(Vedi Circolare N. 66-1910)

A far luogo dal 1° aprile 1911, il limite di territorio entro il quale è obbligatorio il servizio dei trasporti a domicilio a Varazze, e che attualmente comprendeva tutto il Comune, verrà portato al perimetro entro cui si trovano le abitazioni.

Perciò, alla colonna 13 della pag. 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si dovrà aggiungere la seguente annotazione:

« Il servizio è limitato: a Levante fino al passo a livello « della via Provinciale, compreso il Borgo Solaro; a Ponente « fino al torrente Rianello; a Nord fino alla Cooperativa del « Cotonificio ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Passaggi a livello — Responsabilità della ferrovia.

Le chiusure dei passaggi a livello sono destinate a tutela del pubblico servizio ferroviario più che a garantire i passanti i quali quindi debbono accostarvisi con prudenza e cautela specie se conducendo veicoli o animali non potendo presumere l'apertura anche nelle ore in cui, secondo le indicazioni degli orari figurerebbero aperte al pubblico transito. Non può quindi agire per danni contro la Ferrovia il proprietario o conduttore di una automobile, andata ad investire le barriere di un attraversamento, sebbene chiuse quando avrebbero potuto essere aperte, giacchè il fatto della chiusura non poteva produrre altra conseguenza all'infuori dell'arresto dell'automobile, non già l'investimento addebitabile esclusivamente all'atto colposo successivo dello stesso danneggiato, consistente nel difetto di precauzioni da parte sua nel regolare la marcia dei veicolo investitore.

CASSAZIONE DI ROMA – 4 maggio 1908 – BASILE Presidente di Sez. – FERROVIE STATO contro RUSTICI.

Verso la mezzanotte dal 20 al 21 agosto 1905, pochi minuti dopo il transito del treno 1583, sul passaggio a livello al km. 141-826 della linea Falconara-Orte, prima che il guardiano ferroviario aprisse le sbarre, poste a custodia del passo, sopraggiungeva a considerevole velocità dalla strada che scende da Spoleto, un'automobile guidata dal signor Vincenzo Rustici, che andava ad urtare violentemente contro le barriere di chiusura, producendo alle stesse un qualche guasto, e poscia, dopo brevissima sosta, riprendeva la sua corsa.

Elevato contro il Rustici per tate fatto verbale di contravvenzione, a sensi degli articoli 54 e 65 cap. 1 del Regolamento 31 ottobre 1873 N. 1687, modificato con R. Decreto 23 giugno 1895, il Pretore del Mandamento di Spoleto, con sentenza 9 ottobre 1905, dichiarava non farsi luogo a procedere per inesistenza della con-

travvenzione. Successivamente, lo stesso Rustici, con citazione 20 febbraio 1906, conveniva il Direttore Generale per le Ferrovie dello Stato avanti lo stesso Pretore, in sede civile, per sentirsi condannare al pagamento dei pretesi danni derivatigli dallo accidente su indicato, ma, in seguito alla eccepita declinatoria del foro adito per incompetenza *ratione loci*, l'attore stesso rinunziava agli atti del giudizio, come sopra istituito, promovendone altro per identico oggetto, avanti il Pretore del III Mandamento di Roma.

Con pronuncia interlocutoria dei 20-29 dicembre 1906, il Pretore ordinava all'attore di produrre copia dell'orario delle ferrovie, vigente al 21 agosto 1905, ed alla convenuta Amministrazione la cedola orario, concernente il treno ultimo anteriore alle 24,40 del detto giorno sul tratto Spoleto Campello ed il regolamento di servizio del guardiano del passaggio a livello in parola.

Contro tale sentenza appellava l'Amministrazione con atto 21 febbraio 1907, avanti il Tribunale di Roma, mentre il Rustici, dal canto suo, promuoveva gravame incidentale, per ottenere l'ammissione ad una prova per testimoni, negatagli dal primo giudice e diretta a dimostrare il fatto della chiusura del passaggio a livello al momento dell'urto nonchè la mancanza di acconci segnali, visibili dai passanti.

Ed il Tribunale, con la sentenza denunciata, modificò la sentenza di primo grado, completando la già disposta istruttoria con la prova chiesta dal Rustici e riservando, in sede di merito, l'esame delle eccezioni, dedotte dall'Amministrazione appellante.

Contro la sentenza del Tribunale l'Amministrazione per le Ferrovie dello Stato, in persona del suo Direttore Generale, ricorre a questa Suprema Corte di Cassazione per i seguenti motivi:

1° Violazione e falsa applicazione degli articoli 211, 212 e 302 della legge sui Lavori Pubblici (allegato F alla legge 20 marzo 1865 N. 2248); articoli 13 e 52 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Strade Ferroviarie, approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873 N. 1687 (S. 2); 1151 del Cod. civile 517, N. 7 del Codice di procedura civile, in relazione agli articoli 361 N. 2 e 360 N. 6 stesso Codice per contradditoria ed ammessa motivazione; 517 N. 3 del Codice di procedura civile; nonchè violazione del principio generale in materia di prove « *frustra probatur, quod, probatum, non relevat* ».

2.° — Violazione e falsa applicazione degli art. 212 della legge sui Lavori Pubblici (allegato F alla legge 20 marzo 1865 N. 2248); 17 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873 N. 1687; 517 terzo del Codice di procedura civile.

DIRITTO.

L'assunto delle parti era questo: Il Rustici sosteneva che era responsabile l'Amministrazione ferroviaria degli asserti danni a lui derivati dall'investimento della sua automobile contro le barriere chiuse del passaggio a livello in un momento in cui avrebbe dovuto essere aperto. Le Ferrovie sostengono che le chiusure di detti passaggi sono destinate alla tutela del pubblico servizio, forse più che dei viandanti: che comunque, chi si accinge ad attraversare un passaggio a livello ha dovere sempre di assicurarsi preventivamente se ne sia o meno consentito il transito, non potendosi da alcuno presumere che detto passaggio sia aperto o chiuso, dipendendo ciò dalle varie e molteplici esigenze del servizio ferroviario che non è tutto contenuto negli orari comuni:

Che era frustanea ed inconcludente ai fini della causa la istruttoria voluta dal Tribunale, perchè anche dimostrata in fatto la sussistenza di una irregolarità nella chiusura del passaggio, questa circostanza, non potendo essere esclusa a priori dal danneggiato, così da ritenersi egli legittimamente esonerato dal dovere di accertarsi se il cancello era chiuso od aperto, non varrebbe ad eliminare la sua colpa e non potrebbe invertire o spostare la causale del danno: che infine il danno solo possibile pel Rustici sarebbe stato quello di avere dovuto aspettare per pochi minuti, di aver libero il passaggio se le barriere erano irregolarmente chiuse.

Di fronte a ciò il Tribunale ha riconosciuto implicitamente che i viandanti che si approssimano ai passaggi a livello per attraversarli non possono presumere la libertà o meno del transito essendovi spesso motivi di chiusura delle barriere non indicati negli orari, ma poi, mentre come conseguenza logica di questa premessa, avrebbe dovuto negare le chieste prove, le ha invece ritenute concludenti ai fini della causa, potendo, secondo il ragionamento della sentenza, la chiusura non giustificata deter-

minare la responsabilità dell'Amministrazione di fronte alle omissioni di diligenza dei terzi che non potevano presumere tale irregolarità.

Ora questo ragionamento è contradditorio.

Le chiusure dei passaggi a livello sono destinate a tutela del pubblico servizio più che a garentire i privati, perchè a questi è possibile sempre accertarsi se sia o meno consentito il transito desumendo ciò dalla presenza o meno delle barriere, mentre la ferrovia è obbligata a svolgere la sua marcia sulla linea tracciata con tale velocità da non poter sempre avvertire l'ostacolo o la possibilità di questo sopra i passaggi a livello.

Codesti passaggi sono subordinati, per le finalità della ferrovia, a tutte quelle contingenze di servizio che non possono essere prevedute dai terzi.

Niuno può accostarsi ad essi colla certezza di trovare la via libera e le barriere aperte.

Ora il Tribunale non poteva trovare un nesso di causalità tra il fatto della chiusura del passaggio, l'investimento e i danni derivatine al *Rustici*.

Costui, per quelle conseguenze del servizio ferroviario sopra indicate, non poteva avere la certezza assoluta che niun ostacolo vi era alla corsa della sua automobile. Le strade ferrate, dice l'articolo 1 del Regolamento 31 ottobre 1873 sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate, devono essere convenientemente chiuse e i passaggi a livello muniti di barriere mobili. Le ferrovie possono far correre sulle loro vie treni straordinari, facoltativi, macchine sciolte, ecc. Onde nessuno può derogare a quelle norme di elementare prudenza che devono invece essere rispettate da chiunque percorre passaggi a livello su cui il transito, per svariati e non prevedibili motivi, può non essere libero.

Sarebbe quindi contrario ai principi generali che regolano la colpa in tema di danni, voler attribuire la causa di una lesione patrimoniale (guasto all'automobile) ad un fatto estraneo alla medesima ed incapace in sè di produrla in modo diretto. La chiusura delle barriere poteva produrre l'arresto dell'automobile e se dall'arresto fosse derivato un danno e la chiusura fosse stata dimostrata arbitraria, il viandante poteva pretendere un indennizzo. Ma ammettere che la chiusura, che il *Rustici* doveva ritenere fra gli eventi probabili, sia stata la causa dell'investimento suo, equivarrebbe invertire le parti e riconoscere il diritto all'indennizzo a

favore di chi era stato la causa unica del danno. *Malitiis non est indulgendum.* Anche se si vuole ammettere una omissione colposa nelle ferrovie non si potrebbe in nessun caso far assurgere questa a motivo determinante dell'incidente, non potendosi ravvisare in essa una spinta a consumare l'atto colposo successivo che l'infortunio ha prodotto e che risale a carico del danneggiato. Altrimenti bisognerebbe ammettere che chiunque trovi barriere chiuse, anche irregolarmente, possa non farle aprire, ma sfondarle per chiedere poi i danni derivatigli dall'urto. Ora l'art. 52 del Regolamento citato dice che è permesso di attraversare detti passaggi a livello senza fermarvisi, quando le barriere siano aperte dal personale della ferrovia.

E l'art. 49 del Regolamento dell'ottobre 1901 pel servizio guardiani, cantonieri, Rete Adriatica — dice che le barriere di tali passaggi in strade pubbliche molto frequentate saranno tenute *abitualmente* aperte fra gli intervalli — ma *abitualmente* — non significa nè che la ferrovia non possa farle chiudere per ragioni speciali di servizio temporaneo, nè che i terzi possano presumere di trovarle aperte quando la presunzione può contrastare con quelle speciali ragioni di servizio non contenute negli orari.

L'art. 13 del Regolamento 11 ottobre 1879 dice che le dette barriere debbono essere chiuse almeno cinque minuti prima del passaggio dei convogli, ma non stabilisce poi alcun dato per l'apertura assunto in previsione di quelle eventuali ed eccezionali contingenze di servizi non contenute negli orari e in omaggio ad un maggior grado di diligenza nel guardiano che deve salvaguardare, anche con una chiusura preventiva o susseguente al termine minimo sopra detto, la incolumità della via ferrata affidata alla sua custodia.

Il Tribunale quindi, per quanto abbia riservato al merito ogni decisione, ha coi suoi apprezzamenti e più ancora con i mezzi istruttori disposti, pregiudicate le ragioni della ferrovia, ha violato e falsamente applicata la legge speciale, ha emessa una contraddittoria motivazione ed ha violato i principi regolatori della colpa e quelli relativi alle prove.

Ritenuta la fondatezza del primo mezzo la Corte trova inutile occuparsi del secondo.

Per questi motivi.

Cassa la denunciata sentenza e rinvia, ecc.

MASSIMARIO.

Personale - Leggi che modificano le condizioni di carriera - Retroattività.

Le leggi amministrative che modificano le condizioni di carriera nei pubblici Uffici (nella specie obbligo del concorso *per assunzione di personale che non sia di fatica od avventizio), hanno effetto dal giorno della loro attuazione, senza che a ciò possano opporsi le aspettative in via di maturazione* (1).

CONSIGLIO DI STATO - IV Sez. - 18 febbraio 1910 - LAGANA.

---

(1) Il ricorrente era stato assunto in servizio in qualità di aiutante applicato avventizio, a sensi dell'art. 2 del regolamento del personale, il quale gli dava diritto, qualora avesse corrisposto alle condizioni di prova (Art. 12 reg. personale), dopo due anni di ininterrotto servizio di essere nominato stabile. Sopraggiunta la legge innovatrice del 1907 (Art. 55), prima che avesse compiuto il biennio di servizio, l'interessato venne licenziato, in omaggio al principio della retroattività delle leggi amministrative, per il quale non si ammettono diritti *quesiti*, se non quando si siano verificate le condizioni per l'acquisto, vigente le cessate norme.

Personale - Concorso di cessioni - Alimenti - Pignoramento.

La cessione di una quota di stipendio, per causa di alimenti, contenuta in un verbale di consensuale separazione, e fatta in concorso di altra cessione, è nulla ed improduttiva di effetti di fronte all'Amministrazione, se non è seguita da pignoramento (Art. 2, n. 1, e 5 legge 7 luglio 1902, n. 276).

CORTE DI APPELLO DI ROMA - 25 febbraio 1909 - TERZANO - ZANNELLI - FERROVIE DELLO STATO.

Personale - Infortuni sul lavoro - Violazione di regolamento.

Non può considerarsi infortunio indennizzabile, ai sensi della legge (Testo Unico) 31 gennaio 1904, n. 51, quello patito da un operaio, il quale, allontanandosi dal luogo ove prestava il suo lavoro, si vale arbitrariamente di un treno e tenta di discendere da esso mentre è in moto.

CORTE DI APPELLO DI PARMA - 6 dicembre 1910 - FERROVIE DELLO STATO - GATTI ved. LOSIO.

Personale - Processo penale - Peculato.

Gli agenti che si rendono colpevoli di sottrazioni di merci affidate alla loro custodita, rispondono di peculato *e non di appropriazione indebita qualificata.*

TRIBUNALE PENALE DI MILANO - 14 settembre 1910 - BATTIONI (1).

---

(1) La sentenza venne confermata con sentenza della Corte di Appello di Milano in data 6 dicembre 1910.

Personale - Infortuni sul lavoro - Sospensione preventiva dal servizio - Pagamento indennità.

La sospensione preventiva dal servizio, disposta in pendenza di un procedimento penale, non dà diritto all'agente in precedenza infortunato di conseguire il pagamento dell'indennità di infortunio, non potendosi considerare come cessazione dal servizio (Art. 34 statuto Istituto di previdenza).

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI - 15 giugno-1° luglio 1910 - FIORILLO - FERROVIE DELLO STATO.

Personale - Debito verso l'Amministrazione - Compensazione.

L'Amministrazione pubblica (nella specie Società Mediterranea) ha il diritto di operare la trattenuta sullo stipendio del proprio personale per compensarsi da un indebito (Art. 1286 Cod. civ. e 2 della legge 7 luglio 1902, n. 276).

CORTE DI CASSAZIONE DI NAPOLI - 16-30 marzo 1906 - SEMERARO ed altri.

Personale sociale - Passaggio alle Ferrovie dello Stato - Sua condizione.

Il personale addetto alle cessate Società è passato alle Ferrovie dello Stato in quella condizione e posizione, nella quale trovavasi al momento di tale passaggio (1).

CONSIGLIO DI STATO - IV Sez. - 22 aprile 1910 - PERAZZO; conforme decis. 30 aprile 1909 - D'AMICO (2).

(1) Trattavasi, nella specie, di un agente entrato in servizio nelle Ferrovie dell'antico Stato Sardo e passato dalla Societa Mediterranea alla presente Amministrazione, dalla quale fu collocato a riposo per anzianità. Egli reclamava la regolarizzazione della sua posizione rispetto alla carriera prestata, per modo che egli potesse conseguire il migliore trattamento di riposo corrispondente alla carriera così rettificata.

(2) Trattavasi di un ricorso col quale un agente dell'ex rete Sicula pretendeva riannodare due periodi interrotti di servizio da lui prestati a quella Società, la quale aveva già in precedenza respinta siffatta pretesa.

Personale - Destituzione - Perdita della pensione.

La destituzione porta con sè la perdita della pensione anche se l'agente al momento della deliberazione abbia raggiunto i limiti minimi di età e di compartecipazione per conseguirla.

CASS. ROMA - 7 maggio 1910 - RANDO.

Anno IV - N. 13. **30 Marzo 1911**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. Decreto *n. 135 del 26 gennaio 1911 che approva e rende esecutoria l'annessa Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata Calabria* . . . . . Pag. 119

R. Decreto *n. 229 del 27 marzo 1911 che accorda amnistia per diversi reati* . . . . . » 174

Decreto ministeriale *del 22 marzo 1911 relativo a nomine nel Consiglio generale del traffico* . . . . . » 179

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 81. — Paghe al personale delle officine del materiale rotabile ed al personale di macchina ed operaio dei Depositi locomotive, delle Officine-Deposito e delle Squadre di rialzo, nonchè al personale addetto all'untura, pulizia e verifica . . . . Pag. 205

Ordine di Servizio N. 85. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 86. — Concessione speciale VI . . . . . » 206

Ordine di Servizio N. 87. — Concessione speciale XIV . . . . » ivi

Ordine di Servizio N 88. — Servizio Italo-svizzero . . . . . » ivi

Circolare N. 34. — Sospensione del servizio di corrispondenza viaggiatori fra Chieri e Castelnuovo d'Asti . . . . . » 207

Roma, marzo 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 97
Massimario . . . . » 104

Comunicato. — Rendiconto della gestione 1910 della Commissione per gli orfani degli agenti periti a causa del Terremoto del 28 dicembre 1908.

R. DECRETO N. 135 *del 26 gennaio 1911 che approva e rende esecutoria l'annessa Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 29 luglio 1879, N. 5012 (serie 3ª) e 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), il Nostro decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis* (serie 3ª), convertito in legge 30 giugno 1889, N. 6183 (serie 3ª), e le leggi 27 dicembre 1896, N. 561, 30 aprile 1899, N. 168, 4 dicembre 1902, N. 506, 31 marzo 1904, N. 140, 22 aprile 1905, N. 137, 9 luglio 1905, N. 413, 30 giugno 1906, N. 272, 16 giugno 1907, N. 540, 7 luglio 1907, N. 429, 12 luglio 1908, N. 444, 21 luglio 1910, N. 580 e 29 dicembre 1910, N. 900;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato pei lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvata e resa esecutoria la convenzione con gli annessi allegati e capitolato, per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto, di Basilicata e Calabria, stipulata addì 25 gennaio 1911 fra i ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, in rappresentanza dell'Amministrazione dello Stato, ed i legali rappresentanti della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.

Ordiniamo che il presente, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare.

Dato a Roma, addì 26 gennaio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il Guardasigilli* : FANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 69 del 23 marzo 1911.

Convenzione per la concessione della costruzione e dello esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria.

Fra le LL. EE. l'avv. Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici, e l'avv. Francesco Tedesco, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato;

e l'ill.mo sig. comm. ing. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo (Società anonima con sede in Milano, capitale L. 180 milioni interamente versato, ammortizzato per L. 3,769,500) delegato a stipulare come da estratto di verbale della seduta del Consiglio d'amministrazione tenuta il 29 dicembre 1910, rilasciato in copia dal notaio dott. Domenico Moretti di Milano il 4 gennaio 1911 (allegato n. IV);

e l'ill.mo sig. comm. avv. Giacomo Falcone, quale presidente del predetto Consiglio d'amministrazione;

si è convenuto, si conviene e si stipula quanto appresso:

Art. 1.

Oggetto della concessione.

Il Governo concede alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo:

1° la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee e tronchi a scartamento ridotto di m. 0.95, e della complessiva lunghezza di km. 998:

a) Bari–Grumo–Matera–Ferrandina-Pisticci–Valle della Salandra-Valle del Sauro–Armento–Valle dell'Agri–Atena chilometri 251; esclusi il 1° e 2° lotto del tronco Altamura–Matera, in corso di costruzione a cura del Governo;

b) Potenza (stazione inferiore) Laurenzana-Valle del Scimi-Novateri, escluso il tronco Guardia-Perticara-San Martino, comune alla linea precedente, km 131;

c) Gravina–Valle del Bradano - Acerenza - Avigliano, km. 84;

d) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, km. 80,

escluso il tronco Castrovillari-Spezzano Albanese, in corso di costruzione a cura del Governo;

e) Cosenza-Cotrone per la Sila, km. 150;

f) Porto S. Venere-Monteleone-Serra Mongiana, con diramazione a Soverata, km. 121;

g) Rogliano, all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro, km. 70;

h) Saline di Lungro alla ferrovia Jonica, km. 14;

i) Gioiosa-Piana di Palmi-Gioia Tauro, km. 97,

Sommano km. 998.

2° l'esercizio dei tronchi seguenti, ora in costruzione a cura diretta dello Stato, della lunghezza complessiva di km. 60,143:

a) Altamura-Matera (1° e 2° lotto), km. 23,456;

b) Castrovillari-Spezzano Albanese, km. 22,863;

c) Pietrafitta-Rogliano, km. 13,824.

Sommano km. 60,143.

3° l'esercizio delle seguenti linee e tronchi, della complessiva lunghezza di km. 203,960, previa interposizione del binario ridotto entro il normale, da eseguirsi a spese della concessionaria, km. 1,058,143:

a) Sicignano-Lagonegro, km. 78,250;

b) Gravina-Altamura, km. 11.620;

c) Pietragalla-Potenza, km. 18,610;

d) Cosenza-Rende S. Fili, km. 6,960;

e) Rende San Fili-Sibari, km. 61,810;

f) Soverato, all' incontro della Rogliano con la Sant'Eufemia-Catanzaro. km. 26,710.

Sommano km. 203,960.

4° l'esercizio della Cosenza-Pietrafitta, previa trasformazione dello scartamento normale in ridotto a cura e spese della Società, lunghezza km. 9,050.

Totale della rete km. 1.271,153.

La concessione è fatta alle condizioni della legge 21 luglio 1910, n. 580, e della presente convenzione, dei relativi allegati e capitolato, da avere per ogni effetto valore contrattuale, e sotto l'osservanza delle altre leggi vigenti, del regolamento n. 1, approvato con R. decreto 21 ottobre 1863, n. 1528, e degli altri regolamenti emanati o da emanare in quanto non sia ad essi derogato.

La Società si impegna a considerare come facenti parte della rete di Basilicata e Calabria nei riguardi tutti dell'esercizio, della durata della concessione stessa (scadenza, decadenza e riscatto) della compartecipazione ai prodotti, le linee di diramazione, di prolungamento e di allacciamento alla rete concessa od a quella di Stato od a porti marittimi, delle quali abbia già presentato o sia per presentare domanda di concessione, in base alle leggi 30 giugno 1889, n. 6183, 30 aprile 1899, n. 168, 9 luglio 1905, n. 413, e 12 luglio 1908, n. 444, ed alle altre disposizioni in generale vigenti.

Art. 2.

Durata della concessione ed obblighi alla scadenza.

La concessione ha la durata di anni 70, a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione della presente convenzione.

Decorso tale termine, la Società concessionaria consegnerà al Governo in buono stato di manutenzione e di conservazione tutte le opere costituenti le ferrovie e sue dipendenze quali sono indicate nell'art. 248 della legge sui lavori pubblici.

Qualora la concessionaria, previa autorizzazione, adotti su talune linee o tronchi la trazione elettrica per la soppressione di tratti a dentiera, ovvero sostituisca la trazione elettrica a quella a vapore, con impianti di produzione di sua proprietà, saranno compresi fra le opere di cui sopra tutti gli impianti, macchine ed apparecchi per la produzione, trasformazione e trasmissione dell'energia elettrica sino ai veicoli motori, subentrando lo Stato anche nei diritti spettanti alla concessionaria sulla quantità di acqua occorrente per le ferrovie, stabilita nei disciplinari di concessione delle derivazioni di acqua o, in difetto, sulla quantità di acqua adibita pel servizio delle ferrovie.

Nel caso però di trazione elettrica con forza motrice fornita alla concessionaria da altro produttore, nelle opere, di cui al predetto articolo di legge saranno compresi gli eventuuli impianti e macchine per la trasformazione e trasmissione dell'energia dal luogo di arrivo della medesima, da parte dell'officina produttrice sino ai veicoli motori, subentrando lo Stato nei contratti in corso fra la concessionaria ed il produttore dell'energia.

Il Governo acquisterà a prezzo di stima, e nei limiti richiesti per un regolare esercizio, gli oggetti mobili di cui all'art. 249 della legge sui lavori pubblici, ancora utilizzabili in servizio delle ferrovie concesse.

Oltre gli obblighi stabiliti nei predetti articoli 248 e 249, la società concessionaria avrà quello di provvedere a che sia assicurata la possibilità di continuare il servizio oltre la scadenza della concessione.

Perciò tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, venissero stipulati dalla concessionaria per un tempo eccedente il termine della suddetta scadenza, dovranno essere previamente comunicati al Governo per l'approvazione.

Art. 3.

Costo di costruzione e lunghezza massima delle tratte a cremagliera.

Il costo di costruzione delle linee di cui ai numeri 1, 3 e 4 dell'art. 1 e quello di prima dotazione del materiale rotabile e di esercizio dell'intera rete, sono previsti rispettivamente in L. 237,046,475 ed in L. 16,524,989.

L'esercizio della rete sarà fatto a trazione a vapore, consentendosi l'adozione della cremagliera nel limite massimo complessivo di chilometri 103 per le linee di cui al n. 1, dell'art. 1, e dei chilometri 3 per quelle di cui al n. 2 dello stesso articolo, così ripartiti:

n. 1 lettera *a*)	km.	9
b)	»	34
c)	»	7
d)	»	35
e)	»	5
g)	»	2
i)	»	11
n. 2 lettera *b*)	»	3
Totale	km.	106

Tuttavia, la Societa si impegna di adottare quelle varianti che nello studio dei progetti esecutivi le risulteranno possibili o le saranno dal Ministero prescritte, su conforme voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici per diminuire ancora od

anche sopprimere le cremaglierie e di adottare all'occorrenza su qualche linea o tratta di linea la trazione elettrica, quando sieno localmente disponibili forze idrauliche sufficienti, nonchè per maggiormente avvicinare gli abitati da servire.

Il tronco Pietrafitta-Rogliano, di cui all'art. 1, n. 2, lettera *c*), sarà esercitato con trazione a vapore senza cremagliera, malgrado si abbiano in esso km. 2.500 con pendenza superiore al 35 per mille.

Art. 4.

Progetti di massima e modalità di costruzione.

La Società concessionaria è obbligata a costruire le strade ferrate secondo i progetti di massima, redatti:

a) dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato in data 10 e 16 agosto–15 ottobre 1908, per le linee indicate nell'art. 1 al n. 1 lettere *a*) e *b*) escluso il tratto Potenza a Vallone Mariano sotto Laurenzana ed alle lettere *c*) e *d*);

b) dall' Ufficio speciale delle ferrovie in data 20 e 30 ottobre 1910 per le linee indicate nell'art. 1 lettere *g*) ed *i*) limitatamente al tratto Cittanova-Gioia Tauro;

c) dalla Società stessa in data 25 settembre 1910 e 7 gennaio 1911 per le altre linee;

con l'osservanza delle modifiche, avvertenze e prescrizioni contenute nei voti 28 aprile 1910, n. 510, 21 novembre 1910, n. 1474, e 15 gennaio 1911, n. 68 del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Pertanto, le linee avranno l'andamento generale di massima indicato nell'allegato n. 1 della presente convenzione e saranno costruite con le seguenti modalità, in quanto altre maggiori non risultino dai citati voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici:

a) larghezza della piattaforma stradale, m. 3.60;

b) altezza della massicciata, m. 0.40;

c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie, m. 2.20;

d) dimensioni delle traverse m. 1.80 × 0.18 × 0.13;

e) armamento a giunto sospeso con rotaie di acciaio della lunghezza di m. 12 e del peso di kg. 25 al metro lineare,

appoggiate con l'intermezzo di piastre sopra 16 traverse e collegate fra loro da robuste stecche a cerniera.

Nelle tratte ad aderenza artificiale lo armamento sarà formato, oltrechè da quello ordinario suddetto, da una rotaia dentata centrale, sistema Strubb, anche essa di acciaio, del peso di kg. 44 al metro lineare e della lunghezza di metri tre, appoggiata sulle traverse dell'armamento normale, con l'intermezzo di piastre di acciaio, e collegata con le adiacenti rotaie della medesima specie, mediante stecche speciali;

f) larghezza delle opere d'arte fra i parapetti, m. 3.60;

g) larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie, m. 4.00;

h) altezza del piano delle rotaie all'intradosso del volto, nelle gallerie, m. 4.60 nel caso di trazione a vapore e m. 5.20 nel caso di trazione elettrica;

i) nicchie in galleria da una sola parte a distanza di m. 30 con marciapiede dalla parte delle nicchie;

l) le curve e le pendenze saranno nei limiti seguenti:

raggio minimo delle curve, m. 100;

pendenza massima, 35 per mille nei tratti da esercitarsi a semplice aderenza e 100 per mille nei tratti da esercitarsi con cremagliería, e nel caso di trazione elettrica 60 per mille.

Il tratto da Grumo a Ferrandina, della linea Bari-Grumo-Atena, dovrà avere curve di raggio non inferiore a m. 150, la larghezza della piattaforma sarà di m. 4 nei tratti di sede propria, e le gallerie in detto tronco comprese dovranno avere la larghezza minima, ai livello delle rotaie, di m. 4.20, e l'altezza, dal detto piano all'intradosso del volto, di m. 5.

E' data facoltà alla Società di stabilire le ferrovie concesse anche su strade ordinarie pubbliche per una complessiva estensione non superiore a km. 75 e con sede separata dal carreggio, riservando a questo una zona sufficiente non inferiore a m. 4.

L'esonero dalla separazione di sede può essere accordato dal Ministro dei lavori pubblici su conforme parere del Consiglio superiore, nei passaggi sui ponti ad uso promiscuo esistenti o di nuova costruzione, a norma degli articoli 65 della legge 31 marzo 1904, n. 140, e 9 della legge 21 luglio 1910, n. 580.

Art. 5.

Progetti esecutivi.

La Società dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i progetti definitivi di esecuzione, in doppio esemplare bollato:

a) per ciascuna delle linee costituenti il gruppo *A* di cui all'art. 9, entro il 1912;

b) per ciascuna delle linee costituenti i gruppi *B, C, D, E, F* almeno tre anni e mezzo prima del termine stabilito dallo stesso articolo 9 per la loro apertura all'esercizio;

c) per le altre linee, di cui ai nn. 3 e 4 dell'art. 1, previ accordi con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, almeno due anni prima del termine stabilito per la loro apertura all'esercizio.

Art. 6.

Varianti.

La Società è tenuta ad eseguire in ogni loro parte i progetti esecutivi approvati, e in qualunque stadio della costruzione nessuna variante può essere eseguita senza l'approvazione o l'ordine del Governo.

Le varianti debbono sempre avere per oggetto il miglioramento delle condizioni della costruzione o dell'esercizio delle linee concesse, oppure lo scopo di meglio servire i centri abitati. E nei limiti delle modalità generali fissate con la presente convenzione potranno essere o proposte dalla Società, od ordinate dal Governo, purchè non si rendano con esse inutili i lavori eseguiti in conformità di progetti esecutivi già approvati.

Nel caso in cui vengano ordinate dal Governo:

a) sono prorogati del maggior tempo eventualmente occorrente per la loro esecuzione i termini stabiliti per l'apertura dell'esercizio delle linee stesse;

b) son computati oltre i limiti di cui all'art. 16 agli effetti della sussidiabilità, gli eventuali allungamenti di tracciato da esse dipendenti.

Quando invece siano proposte dalla Società, non si arresta la decorrenza dei termini stabiliti, purchè il Ministero comunichi alla Società le proprie decisioni entro tre mesi dalla proposta; degli eventuali allungamenti di tracciato si tiene conto solo nei limiti di cui all'art. 16.

Art 7.

Accordi con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Per la consegna delle linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta alla Società concessionaria, per la interposizione del binario ridotto nelle linee di cui al n. 3 dell'art. 1, per la trasformazione del binario sulla Cosenza-Pietrafitta, per la costruzione del binario accostato al normale nei tratti Grumo-Bari e Ferrandina-Pisticci secondo l'art. 1 della legge 21 luglio 1910, n. 580, per la manutenzione, delle linee in servizio promiscuo, per quella delle opere in uso comune, per il servizio nei tronchi e nelle stazioni comuni, e per la ripartizione dei prodotti nei tronchi comuni, valgano le norme stabilite d'accordo fra l'Amministrazione delle ferrovie di Stato e la Società concessionaria, risultanti dall'allegato n. 2 della presente convenzione.

Art. 8.

Tutela degli operai.

La concessionaria si obbliga ad osservare durante la costruzione delle linee le clausole che saranno stabilite dal Ministero dei lavori pubblici a tutela degl operai adibiti alla esecuzione dei lavori per conto diretto dello Stato. In caso di inosservanza sarà passibile delle penalità che verranno fissate a sanzione delle clausole suddette.

Art. 9.

Termini per l'esecuzione e per l'apertura all'esercizio.

La Società dovrà iniziare i lavori di ciascuna delle linee di cui al n. 1 dell'art. 1 entro sei mesi dalla data del decreto Ministeriale di approvazione del corrispondente progetto esecutivo, e proseguirli il modo da assicurare che sieno aperti al

completo e regolare esercizio di viaggiatori e merci, almeno nei seguenti termini, i gruppi di linee indicati nell'allegato 3 della presente convenzione:

gruppo *A* (km. 177.150) al 31 dicembre millenovecento-quattordici;

gruppo *B* (km. 209,750) al 31 dicembre millenovento-sedici;

gruppo *C* (km. 251,250) al 31 dicembre millenovecento-diciotto;

gruppo *D* (km. 164,950) al 31 dicembre millenovecento-venti;

gruppo *E* (km. 139,700) al 31 dicembre millenovecento-ventidue;

gruppo *F* (km. 55,200) al 31 dicembre millenovecento-ventiquattro.

Però le linee Altamura-Matera e Rogliano-Colosimi del gruppo *A* non saranno aperte all'esercizio finchè non sieno consegnati dallo Stato i tronchi 1° e 2° dell'Altamura-Matera e la Pietrafitta-Rogliano

Per le linee di cui ai nn. 3 e 4 dello stesso art. 1 la data d'apertura all'esercizio è fissata al 31 dicembre 1914 per la Cosenza-Pietrafitta, per la Sibari-Spezzano e per la Pietragalla-Potenza ed al 31 dicembre 1918 per le rimanenti.

In caso di ritardo nell'approvazione dei progetti, oltre i 9 mesi dalla regolare loro presentazione, per le linee del gruppo *A* ed oltre i 12 mesi per le altre, i termini suindicati s' intendono corrispondentemente prorogati, salvo però sempre l'osservanza del termine del 31 dicembre 1924 di cui al capoverso dell'art. 5 della legge 21 luglio 1910. n. 580.

E' in facoltà della concessionaria di anticipare per tutte le linee indistintamente i termini di apertura all'esercizio.

Quanto alle linee in costruzione a cura dello Stato, il Ministero dei Lavori Pubblici ne farà la consegna alla concessionaria, quando a suo giudizio insindacabile, sieno da ritenersi ultimate in conformità dei progetti già approvati.

Occorrendo ulteriori lavori su dette linee essi saranno a carico della Società la quale provvederà alla loro apertura all'esercizio entro quel termine che le sarà prefisso col verbale della visita di ricognizione.

Art. 10.

Penalità per eccedenza di termini.

La Società, qualora non inizi i lavori di una linea o non apra questa all'esercizio nei termini stabiliti dall'art. 9 senza motivi di forza maggiore debitamente accertati dal Governo, incorre di diritto in una penale di lire venti per ogni chilometro e per ogni giorno di ritardo, da ritenersi dal Governo sulla cauzione sulle sovvenzioni maturate.

Esclusi i casi di forza maggiore debitamente accertati dal Governo, quando alla scadenza dei termini stabiliti dall'art. 9 le linee comprese in ciascun gruppo non sieno tutte aperte all'esercizio oppure quando l'andamento dei lavori e la fornitura delle provviste sieno tali da far presumere che le rimanenti linee non potranno essere aperte all'esercizio nei termini stabiliti, sarà in facoltà del Governo o di ritenere decaduta dalla concessione la Società senza bisogno di costituzione in mora e di pronuncia di giudice, con la conseguente perdita della cauzione, oppure di provvedere di ufficio alla continuazione dei lavori a rischio e spese della Società, oltre la applicazione della penale.

In questo secondo caso la Società, ove si rifiuti di ricevere in consegna i lavori eseguiti di ufficio dal Governo, incorrerà senz'altro nella decadenza dalla concessione e nella perdita della cauzione.

Art. 11.

Materiale rotabile e di esercizio.

Il materiale rotabile e di esercizio per la prima dotazione della rete a scartamento ridotto sarà provveduto secondo il programma da approvarsi dal Governo ed in misura non inferiore a L. 13,000 (lire tredicimila) a chilometro.

Art. 12.

Visite di ricognizione e collaudi.

Nessuna linea può essere aperta all'esercizio, se non sia riscontrata atta ad un regolare e sicuro esercizio, mediante visita di ricognizione da effettuarsi a richiesta della Società

concessionaria, da funzionari delegati dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie).

Decorsi due anni dall'apertura dell'esercizio delle linee comprese in ciascuno dei gruppi di cui all'art. 9, il Governo procede al collaudo definitivo delle linee stesse.

Art. 13.

Corrispettivi per la costruzione e per l'esercizio.

Dal giorno successivo a quello dell'apertura di ciascuna linea al completo e regolare esercizio per passeggieri e merci, fino al giorno dell'apertura della intera rete all'esercizio stesso saranno pagate alla Società concessionaria le sovvenzioni annue chilometriche di L. 13,860 (lire tredicimila ottocentosessanta) per le linee indicate al n. 1 dell'art. 1° e di L. 1950 (lire millenovecentocinquanta) e lire 3970 (lire tremilanovecentosettanta) rispettivamente per quelle indicate al n. 2 ed ai numeri 3 e 4 dell'articolo stesso.

Dal giorno successivo a quello in cui verrà completata l'apertura all'esercizio dell'intera rete e fino alla scadenza di 70 anni dalla prima data di apertura all'esercizio di un tronco della rete medesima, il Governo corrisponderà alla concessionaria una sovvenzione media annua di L. 10,740 (lire diecimila settecentoquaranta) per la costruzione e di L. 1050 (lire mille e cinquanta) per l'esercizio.

Nelle sovvenzioni provvisorie ed in quella media definitiva di costruzione, sono compresi gli interessi sul valore del materiale rotabile e di esercizio e la quota di rinnovamento del materiale stesso.

Art. 14.

Vincolo delle sovvenzioni.

Agli effetti dell'art. 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, e dell'art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e dell'art. 7 della legge 12 luglio 1908, n. 444:

a) la sovvenzione provvisoria di annue L. 13,860 (lire tredicimila ottocentosessanta) e di L. 3970 (lire tremilanovecentosettanta) per le linee indicate al n. 1 ed ai numeri 3 e 4 dell'art. 1° è attribuita per 8|10 alla costruzione e per 2|10 all'esercizio.

b) la sovvenzione provvisoria di annue L. 1950 (lire mille novecentocinquanta) per le linee indicate al n. 2 dell'art. 1°, è attribuita per intero all'esercizio;

c) la sovvenzione definitiva d'annue L. 10,740 (lire diecimila settecentoquaranta) relativa alla costruzione, è vincolata per 1|10 a garanzia dell'esercizio;

d) La sovvenzione definitiva di esercizio di annue L. 1050 (lire millecinquanta) è vincolata completamente per l'esercizio.

Art. 15.

Emissione di obbligazioni.

La Società è autorizzata ad emettere obbligazioni od a compiere operazioni finanziarie garantite dalla parte di sovvenzione chilometrica governativa attribuita alla costruzione e non vincolata a norma dell'art. 14, sotto l'osservanza delle condizioni stabilite nell'art. 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e art. 7 della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Art 16.

Applicazione delle sovvenzioni annue chilometriche.

L'applicazione delle sovvenzioni annue chilometriche alle linee aperte all'esercizio sarà fatta sulla media lunghezza effettiva orizzontale, misurata lungo le due rotaie nel modo seguente:

a) se la linea è compresa fra due stazioni estreme, già esistenti, la lunghezza sarà misurata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle medesime;

b) quando una delle stazioni di una linea è stazione terminale, detta stazione sarà compresa nella misura per tutta la lunghezza del suo binario principale di corsa; tale disposizione si applicherà pure nella misurazione di un tratto di linea, quando questo abbia una stazione provvisoriamente terminale;

c) nelle stazioni comuni, dovendosi gli innesti fra due linee della rete concessa far sempre con binario indipendente, verrà il tratto a doppio binario computato nella lunghezza di ciascuna delle linee da innestare;

d) nella misurazione definitiva di ciascuna linea da farsi dopo aperta interamente all'esercizio, la lunghezza sarà computata nel modo stabilito alle precedenti lettere *a*) e *b*).

Agli effetti tutti della presente convenzione, sarà ammessa a favore della concessionaria soltanto:

a) una tolleranza del 3 (tre) per cento in più sulla lunghezza complessiva di chilometri 998 delle linee di nuova costruzione di cui al n. 1 dell'art. 1, per gli allungamenti eventualmente derivanti ai progetti di esecuzione o dalle varianti proposte dalla Società, a condizione che nessuna linea risulti di una lunghezza superiore del 6 (sei) per cento a quella per essa indicata nel citato art. 1, n. 1;

b) la maggior lunghezza risultante da soppressione di cremagliera nei tratti indicati dall'art. 3 o per avvicinare le linee agli abitati, in base ad autorizzazione governativa;

c) la maggior lunghezza derivante da varianti imposte dal Governo.

Art. 17.

Pagamento delle sovvenzioni.

Il pagamento delle sovvenzioni sarà fatto a rate annuali posticipate.

Per la quota non vincolata al servizio delle obbligazioni il pagamento sarà in tutto od in parte sospeso quando la costruzione delle altre linee non sia iniziata od ultimata nei termini prescritti e nei casi stabiliti dall'art. 9 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

Art. 18.

Compartecipazione ai prodotti.

Sia durante il periodo di costruzione dell'intera rete, sia posteriormente sino al termine della concessione, appena il prodotto lordo medio delle linee aperte all'esercizio abbia raggiunto la somma di L. 4000, lo Stato parteciperà all'eccedenza nella misura del 10 per cento da L. 4000 a 5000, del 15 per cento da L. 5000 a 6000, del 20 per cento da L. 6000 a 7000 e del 25 per cento sulle somme ulteriori.

Lo Stato parteciperà anche ai prodotti netti in misura del 70 per cento dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario che a tale effetto resta approvato dal Governo nella misura di L. 45,000,000 (quarantacinque milioni), nei riguardi del quale soltanto avrà luogo l'ammortamento delle azioni.

Saranno nei riguardi dello Stato considerate obbligazioni le azioni privilegiate cui siano assegnati dividendi che non possono eccedere una limitata misura.

Nel caso di azioni ammortizzate, e sostituite con cartelle di godimento, il 70 per cento spettante allo Stato sarà commisurato all'eccedenza dell'1 per cento.

Per l'accertamento del prodotto netto saranno computati fra i prodotti anche quelli indiretti e le sovvenzioni governative di costruzione e d'esercizio.

Qualora sulle linee comuni o su alcuna di esse vengano modificate le condizioni di esercizio da parte dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato in guisa che l'intero prodotto delle linee stesse o di alcune di esse resti attribuito alla concessionaria, si provvederà d'accordo, ed in mancanza in via arbitrale a norma dell'art. 30, alla modificazione delle quote di compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi ultrainiziali.

Art. 19.

Costituzione dei fondi speciali.

Alla scadenza del primo anno dall'apertura del primo tronco della rete all'esercizio, la concessionaria dovrà iniziare la costituzione di un fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico di armamento e del materiale rotabile con le quote di L. 80 (ottanta) e di L. 300 (trecento) rispettivamente per ogni chilometro aperto all'esercizio.

Nel caso di adozione della trazione elettrica sarà costituito anche un fondo speciale per la rinnovazione della linea elettrica con una quota annua chilometrica di L. 70 (settanta).

Le somme di ragione dei fondi speciali per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli di Stato, o da esso garantiti; e la concessionaria potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali i fondi stessi sono stati costituiti.

In caso di insufficienza dei fondi, la concessionaria rimarrà egualmente obbligata alla esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di riscatto, scadenza o decadenza della concessione i fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato.

Art. 20.

Riscatto.

Nel caso di riscatto, a norma dell'art. 6 della legge 21 luglio 1910, n. 580, la sovvenzione annua media chilometrica di sola costruzione, da corrispondersi per le rimanenti annualità, al netto degli interessi sul valore del materiale rotabile e di esercizio, è determinata in L. 10,090 (lire diecimilanovanta).

Tale sovvenzione può, a scelta del Governo, essere convertita in un capitale corrispondente col ragguaglio del cento per cinque da pagarsi all'atto del riscatto.

L'istesso ragguaglio è da adottare per la determinazione del premio di esercizio, valutando il reddito netto previa detrazione delle quote di compartecipazione dello Stato.

Agli effetti della detrazione del prezzo di stima del materiale rotabile, resta sin d'ora stabilito che la quota di rinnovamento compresa nella sovvenzione è di L. 300 (trecento) a km per l'intera rete data in concessione.

Col riscatto si intendono acquisite allo Stato tutte le opere componenti la ferrovia e sue dipendenze comprese quelle indicate all'art. 2, e lo Stato avrà diritto di subentrare anche nei contratti in corso per l'affitto della forza motrice nel caso previsto nello stesso art. 2. A tale effetto la concessionaria dovrà stipulare espressamente in detti contratti il diritto di subingresso a favore dello Stato.

Art. 21.

Valore delle opere in caso di decadenza.

Nei casi di decadenza dalla concessione e nella conseguente applicazione degli articoli 252 e 253 della legge sui lavori pubblici, come pure nel caso previsto dall'art. 255 della stessa legge, la stima devoluta al collegio arbitrale, di cui al-

l'art. 30, si limiterà al valore delle nuove opere e provviste esistenti considerate fuori uso, e per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediatamente e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento od esercizio della strada ferrata, e sarà pure tenuto conto delle spese occorrenti per rimettere in regolare stato le linee di cui ai numeri 2, 3 e 4 dell'art. 1 ed anche in pristino quelle di cui ai numeri 3 e 4 dell'articolo stesso se dal Ministero dei lavori pubblici sarà richiesto.

Art. 22.

Rinuncia di privilegi.

La Società rinuncia ai privilegi, diritti di preferenza, indennità e compensi di cui agli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici che le potessero competere, per diramazioni intersezioni e prolungamenti di linea, nonchè per le linee laterali, restando in facoltà del Governo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di esse o all'impianto di altri mezzi di comunicazione anche più rapidi ed economici, sia direttamente, sia mediante concessione a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi od a risarcimento di danni a favore della concessionaria stessa.

Art. 23.

Cauzione.

A garanzia dell'obbligo assunto per la costruzione della rete, la concessionaria ha depositato a titolo di cauzione la somma di lire cinque milioni, come risulta dalle tre dichiarazioni provvisorie numeri 436, 437 e 446 rilasciate il 18, 19 e 23 gennaio 1911, dalla sezione di R. tesoreria provinciale di Milano (servizio della Cassa depositi e prestiti) attestanti rispettivamente n. 2468 titoli corrispondenti al capitale nominale di lire quattro milioni e trecentomila (obblig. ferr. ital.), n. 2 titoli corrispondenti al capitale nominale di lire settecentonovemiladuecentotre e centesimi cinquantanove, n. 65 titoli corrispondenti al capitale nominale di lire un milione e trecentomila (debito redimibile 3 per cento).

La cauzione si intende divisa in tante parti quanti sono i gruppi in cui a norma dell'art. 9 sono distinte le linee agli effetti dell'apertura loro all'esercizio. Ciascuna parte sarà restituita dopo eseguito il collaudo delle linee comprese in ciascun gruppo, salvo le ritenute che risulteranno necessarie in seguito alle pubblicazioni degli avvisi di cui all'art. 360 della legge sulle opere pubbliche per mancata tacitazione dei proprietari i cui beni furono espropriati o danneggiati.

E' data facoltà alla Società concessionaria di sostituire in ogni tempo ai titoli depositati per la costituzione della cauzione altri titoli di Stato equipollenti.

Art. 24.

Compenso per gli studi.

Il Governo cede alla Società concessionaria i progetti studiati dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato e dallo Ufficio speciale delle ferrovie per il corrispettivo di L. 400,000 (quattrocentomila) da versarsi nelle casse dello Stato entro sei mesi dall'approvazione della presente convenzione.

Saranno altresì consegnati alla concessionaria tutti i documenti che hanno servito di base allo studio dei progetti.

Art. 25.

Cessione della concessione.

E' assolutamente vietata la cessione della concessione, o la subconcessione anche della sola costruzione o del solo esercizio, rinunziandosi dalla Società concessionaria alla facoltà di chiedere l'autorizzazione di cui all'art. 7 ultimo capoverso della legge 21 luglio 1910, n. 580.

E' quindi nullo di diritto ogni atto di cessione o di subconcessione, nè può essere riconosciuto alcun mandato che dalla Società concessionaria sia ad altri affidato per la gestione della concessione o per la costruzione o per l'esercizio delle linee.

Art. 26.

Contabilità.

Per ogni effetto di legge, la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio delle linee concesse col presente atto, debbono essere tenuti separati e distinti da quelli di altre linee o di altre intraprese della Società concessionaria.

Art. 27.

Vigilanza e sindacato.

La Società concessionaria esplicitamente riconosce le facoltà tutte di vigilanza e sindacato che dalle leggi e dai regolamenti, emanati e da emanare, sono o saranno demandate al Governo nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle linee concesse all'industria privata, ed in particolar modo quelle pel personale, per la riforma dei lavori e per la esclusione delle provviste non conformi ai progetti ed alle varianti approvate, per la buona manutenzione delle linee e del materiale, per gli aumenti d'impianti, di materiale rotabile e di corse di treni in relazione allo sviluppo ed ai bisogni prevedibili del traffico, per gli orari, per le tariffe, per i provvedimenti intesi allo sviluppo del traffico e per l'accertamento dei prodotti e delle spese.

Per l'equo trattamento e per l'assunzione, a termini dell'art. 10 della legge 21 luglio 1910, n. 580, del personale, la Società s'impegna a presentare all'approvazione del Governo proposte provvisorie per le linee in esercizio durante la costruzione, sei mesi prima che si inizi l'esercizio parziale, e proposte definitive appena sieno aperti all'esercizio i due terzi della rete.

Mancando la presentazione delle proposte nei termini indicati, o non avendo accettate le modifiche stabilite, il Governo provvede d'ufficio alla determinazione delle norme per l'equo trattamento, sul conforme parere della Commissione, istituita con R. decreto 22 novembre 1906, n. 633.

La Società sottoporrà all'approvazione del Governo:

a) la nomina del direttore delle costruzioni e quella del direttore dell'esercizio, e li sostituirà se dal Governo ne verrà richiesta;

b) le norme in relazione all'art. 10 della legge 21 luglio 1910 n. 580, per l'assunzione del personale occorrente alla costruzione entro due mesi dalla pubblicazione del decreto in concessione.

Art. 28.

Spese per la sorveglianza governativa alla costruzione.

La concessionaria è tenuta:

a) a pagare al tesoro l'annua somma di L. 50,000 (cinquantamila) per tassa di sorveglianza governativa alla costruzione dalla data di approvazione della presente convenzione sino alla data di apertura all'esercizio della intera rete;

b) a somministrare a proprie spese, nelle località prive di centri abitati, le baracche che le saranno richieste dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) per uso d'ufficio e di abitazione del personale incaricato della sorveglianza della costruzione;

c) a somministrare a proprie spese al personale stesso i mezzi di verificazione necessari per esperimentare i materiali, praticare scandagli ed eseguire tracciamenti, misurazioni e le operazioni tutte occorrenti per l'accertamento della regolare esecuzione dei lavori.

Art. 29.

Tasse di sorveglianza per l'esercizio.

In corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio la concessionaria pagherà al tesoro la somma di annue L. 50 (cinquanta) per ogni chilometro di linea esercitata, a decorrere dalla relativa data di apertura allo esercizio.

Art. 30.

Controversie.

Fermi restando i poteri conferiti al Ministero dei lavori pubblici dalle leggi e dai regolamenti emanati e da emanare nei riguardi della vigilanza e del sindacato sulla costruzione

e sull'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, e nei riguardi della polizia fluviale e stradale le vertenze tutte per l'interpretazione o per la esecuzione della presente convenzione e dell'annesso capitolato e le determinazioni e valutazioni che in caso di disaccordo, disposizioni di legge o di contratto demandano a decisioni arbitrali, saranno deferite, giusta gli articoli 12 e seguenti del Codice di procedura civile, al giudizio di tre arbitri, nominati uno da ciascuna delle parti ed il terzo dal presidente del Consiglio di Stato, fra i componenti del Consiglio stesso.

Art. 31.

Domicilio e rappresentanza della concessionaria.

La Società concessionaria ha il suo domicilio legale nella propria sede in Milano, ma si obbliga ad istituire un ufficio permanente di rappresentanza in Roma, agli effetti della presente convenzione e per tutti i suoi rapporti col Governo.

Si obbliga pure ad istituire uffici di costruzione ed a suo tempo la direzione d'esercizio nel territorio servito dalle ferrovie concesse.

Art. 32.

Clausole penali.

L'inosservanza delle disposizioni della presente convenzione, del relativo capitolato e delle norme di cui all'art. 27 lett. *b)*, in quanto non costituiscano contravvenzione, danno luogo ad una penale da L 50 (cinquanta) a L. 500 (cinquecento) da applicarsi con decreto, del ministro dei lavori pubblici su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 33.

Tassa di registro.

Il presente atto di concessione sarà registrato col pagamento del diritto fisso di lire una.

Sono parimente registrati col diritto fisso di lire una per ogni proprietà, gli atti relativi all'acquisto od all'espropriazione dei ter-

reni ed altri stabili necessari per la costruzione delle ferrovie concesse e delle loro dipendenze, e ciò anche quando l'acquisto o la espropriazione si rendano necessari per successivi ampliamenti autorizzati dal Governo.

Art. 34.

Spese di contratto.

Le spese del presente atto e successivi sono a carico della Società concessionaria.

Art. 35.

Validità della convenzione.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva nei riguardi dello Stato, se non dopo approvata per decreto Reale, registrato alla Corte dei conti.

Fatta a Roma quest'oggi venticinque del mese di gennaio dell'anno millenovecentoundici.

Il ministro dei lavori pubblici
ETTORE SACCHI.

Il ministro del tesoro
FRANCESCO TEDESCO.

Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.
Oliva Giuseppe.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
Falcone Giacomo.

Andrea Vietri, teste
Luigi Cappelletti, teste.

Il primo segretario delegato ai contratti
Avv Carlo Petrocchi.

Allegato n. 1 alla convenzione

—

Andamento generale di massima delle nuove linee.

A) *Linea Bari-Grumo-Atena.*

Questa linea ha origine alla stazione di Bari ed utilizzando in tutto od in parte la sede della ferrovia in esercizio si dirige fino a Grumo con binario indipendente. Da Grumo seguendo la direttiva della strada nazionale ed approfittando in alcuni tratti della sede della medesima, si innesta nella stazione di Altamura.

Da Altamura a Matera la linea è ora in costruzione a cura dello Stato (1° e 2° lotto) mentre il terzo lotto che comprende la stazione di Matera dovrà essere costruito dalla concessionaria.

La linea scende poi da Matera per un certo tratto lungo il torrente Gravina di Matera e passa da questo nella valle del Bradano e quindi nella valle del Basento, allacciandosi alla stazione di Ferrandina (linea Battipaglia-Metaponto). Scende poi per quest'ultima valle, appoggiandosi con binario indipendente alla sede della ferrovia esistente, fino a Pisticci. Qui si distacca e passando per le valli della Salandrella e del Calzolaio raggiunge la sponda sinistra del fiume Agri.

Risale quindi detto fiume sino alla confluenza del torrente Sauro, lungo il quale ultimo ascende fin sotto Guardia Perticara, ove avviene la biforcazione per Potenza.

Valicato, passando per Armento, il contrafforte che divide la valle del Sauro da quella dell'Agri, si immette in questa ultima, che rimonta da San Martino d'Agri fino a Spinosa, indi piegando lungo la valle del Maglia si porta sotto Sarconi donde ritorna nella valle dell'Agri che segue fino a Marsico Nuovo.

Di qui, seguendo la direttiva della strada nazionale, valica le montagne che separano la valle dell'Agri dal Vallo di Diano fino a raggiungere la stazione di Atena (linea Sicignano-Lagonegro).

B) *Linea Potenza-Nova Siri.*

Questa linea si stacca dalla stazione di Potenza Inferiore, attraversa il Basento, risale la valle del Riofreddo fino al displuvio fra le valli del Basento e della Camastra, dove attraversa la strada nazionale Potenza-Corleto Perticara, che segue in discesa fino all'attraversamento del torrente Camastra. Si avvicina poi a Laurenzana e sale fino alla Serra Alata, displuvio fra le valli del Basento e del Sauro. Di qui, seguendo la direttiva della nazionale anzidetta discende per Corleto Perticara alla fiumarella omonima, donde prosegue fino alla stazione di Guardia Perticara, che è comune alla linea Bari-Grumo-Atena.

Da San Martino d'Agri, pure comune a quest'ultima linea, il tracciato seguendo l'Agri, il torrente Noceto fin sotto a San Chirico Raparo, sale al colle Mazzocchera presso Carbone passando nella valle del Serrapotamo, che segue fino alla confluenza col fiume Sinni, attraversa il Sinni dopo Senise, valica il contrafforte fra la valle del Sinni e del Sarmento, che segue fino alla sua confluenza col Sinni. La linea in seguito scende questa valle fino ad allacciarsi alla stazione di Nova Siri della linea Taranto-Reggio Calabria.

C) *Linea Gravina-Avigliano.*

Questa linea parte dalla stazione di Gravina sulla Rocchetta-Gioia e seguendo la direttiva della strada provinciale per Irsina si porta nella valle del Basentello e da questa in quella del Bradano.

Essa rimonta questa valle fino a Pietragalla, donde svolgendosi in prossimità della provinciale e toccando il quadrivio San Nicola, raggiunge la stazione di Pietragalla sulla Rocchetta-Potenza, sale alla Serra Le Breccie per discendere poi all'abitato di Avigliano.

D) *Linea Lagonegro-Castrovillari.*

La linea si stacca dalla stazione esistente di Lagonegro, sale pel vallone Serra e per le falde del Monticello fino al lago Serino, segue la direttiva della strada nazionale della Calabria

fino a bivio della nazionale Sapri-Ionio. Indi per Roccazzo e Monterotondo risale la valle del Caffaro alla Sella di Starsia, donde per Castelluccio Inferiore discende nella valle del Mercure e poi alla confluenza del Lao col Battiniero, presso la nazionale della Calabria.

Risale poi il Battiniero fino all'altipiano di Campotenese, displuvio dell'Appennino, e per la Dirupata la linea scende lungo la direttiva della nazionale anzidetta fino a raggiungere la stazione di Castrovillari.

E) *Linea Cosenza-Cotrone per la Sila*

La linea partendo dalla stazione di Pedace (linea Cosenza-Pietrafitta) risale le falde a nord-est di Cosenza fino al crinale che separa le valli del Crati e del Neto; donde si svolge attraverso l'altipiano della Sila Grande, segue l'andamento della strada nazionale per la valle del Garga e raggiunge San Giovanni in Fiore. Poscia per le valli del Neto e del Tacina e pel vallone Mezzaricotta scende al Porto di Cotrone sovrapassando la ferrovia del litorale Jonico ed innestandosi, mediante un raccordo, alla stazione Cotrone delle ferrovie dello Stato.

F) *Linea Porto Santa Venere-Mongiana con diramazione per Soverato.*

Dall'esistente stazione di Porto Santa Venere della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria, la nuova linea, con andamento pressochè parallelo alla ferrovia suddetta, si dirige verso Pizzo, e segue l'andamento della strada nazionale fin sotto Monteleone.

Scostandosi dalla detta nazionale per San Costantino Calabro raggiunge Mileto, quindi volgendo ad ovest per Francica, attraversa la valle del Mesima in prossimità del ponte della nazionale e prosegue per Soriano fino a raggiungere presso Simbario il displuvio dell'Appennino. Qui la linea si dipartisce in due rami: uno continua in salita per Serra San Bruno fino al Colle Pietre Bianche per poscia discendere a Mongiana, l'altro ramo discende nel versante Jonico per Chiaravalle Centrale e va ad innestarsi alla stazione di Soverato sulla ferrovia litorale Jonica.

G) *Linea Rogliano-all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro.*

Questa linea si stacca dalla stazione di Rogliano, discende nella valle del Savuto per risalire a Carpanzano. Rimonta la valle del Savucchio, dirigendosi su Scigliano, da dove per la valle del Bisirico risale verso Colosimi e Bianchi.

Discende quindi per Soveria Mannelli nella valle del torrente Amato, da questa passa nella valle del Corace ed in seguito in quella del torrente Fiumarella per raggiungere Catanzaro città; di qui la linea discende ad allacciarsi alla esistente stazione di Catanzaro Sala.

H) *Linea Saline di Lungro-ferrovia Jonica*

La linea parte dalle Saline di Lungro e scendendo la valle del torrente Fiumicella, fin presso il suo sbocco nel torrente Grondo, si innesta alla ferrovia Cosenza-Sibari a circa 5 chilometri dalla stazione di Spezzano Albanese, verso Cosenza.

I) *Linea Gioia Tauro-Piana di Palmi-Gioiosa Jonica.*

La linea partendo dalla stazione di Gioia Tauro della ferrovia Battipaglia-Reggio Calabria, attraversato il fiume Petrace, sviluppandosi a mezza costa per la regione San Faustino raggiunge Palmi presso il cimitero, donde sale a Seminaro e Melicuccà sino ad attraversare il torrente Torbido. Scende poi al torrente Lindo per risalire a Varapodio; discende ancora alla valle del Marro, indi per Jatrinoli e Radicena, risale dirigendosi a Cittanova.

Da questo punto la linea prosegue rimontando i contrafforti dell'Appennino per Polistena, Cinquefronde e Maropati fino al piano di Limina, displuvio fra il Tirreno e l'Jonio, donde si immette nella valle del Turbolo per discendere poi ad innestarsi alla stazione di Gioiasa Marina sulla ferrovia litorale Jonica.

Allegato n. 2 alla convenzione

Norme ed accordi di massima fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria.

Art. 1.

Linee, tronchi e stazioni comuni colle ferrovie dello Stato.

Saranno armati con binario ridotto e da esercitarsi in comune colle ferrovie dello Stato:

le linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Rende San Fili-Sibari;

ed i tronchi:

Gravina-Altamura;

Pietragalla-Potenza;

Catanzaro-Soverato;

più sarà da armare con binario ridotto, ma da esercitarsi esclusivamente dalla concessionaria, il tronco Cosenza-Pietrafitta.

Di queste linee e tronchi vengono consegnate alla Società concessionaria la Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta; le altre rimangono in consegna allo Stato. La consegna verrà fatta dietro richiesta della concessionaria.

Il lavoro di posa del binario ridotto, si farà su tutte le suddette linee e tronchi, compresa la Cosenza-Pietrafitta, dallo Stato, dietro consegna del materiale relativo da parte della Società concessionaria, ed a prezzi da convenirsi; si prenderanno all'uopo, a suo tempo, i necessari accordi.

Sul tronco Cosenza-Pietrafitta, dopo avvenuta la consegna, la concessionaria leverà d'opera il materiale metallico d'armamento e lo consegnerà allo Stato.

Il personale che farà il servizio sopra queste linee e tronchi comuni, apparterrà all'Amministrazione che ha in consegna la linea e così sarà della concessionaria quello della Sicignano-Lagonegro e apparterrà alle ferrovie di Stato quello della

Cosenza-Rende San Fili-Sibari:

Gravina-Altamura;

Pietragalla-Potenza;

Catanzaro-Soverato.

Il personale dello Stato che ora fa servizio sulla Sicignano-Lagonegro e sulla Cosenza-Pietrafitta, verrà ritirato mano mano che la concessionaria lo sostituirà col proprio. Al quale uopo saranno presi a suo tempo opportuni accordi.

Se questo personale dovesse essere trattenuto per qualche tempo dalla concessionaria, sarà pagato dallo Stato, ma la spesa sarà rimborsata dalla detta concessionaria.

La manutenzione dei binari, tanto a scartamento normale che a scartamento ridotto, verrà fatta a cura e spesa dell'Amministrazione che ha in consegna la rispettiva linea o tronco, e le spese saranno ripartite in ragione dell'estesa, secondo accordi da prendersi tra le due Amministrazioni.

Non sarà pagato alcun pedaggio dallo Stato per l'uso della linea Sicignano-Lagonegro, nè dalla Società concessionaria per lo stesso titolo per le altre linee e tronchi in esercizio comune colle ferrovie di Stato, a termine dell'art. 8 della legge 21 luglio 1910, n. 580.

Nelle stazioni dei tronchi comuni, i binari a scartamento ridotto saranno collocati lateralmente ai piazzali armati con binari a scartamento normale.

Il servizio in dette stazioni intermedie delle linee e tronchi comuni sarà fatto gratuitamente dall'Amministrazione che ha in consegna le linee ed i tronchi.

Per il servizio, eventualmente comune nelle stazioni capolinea, saranno presi in tempo i necessari accordi per i reciproci compensi.

Saranno pure presi accordi per la circolazione dei treni nonchè per i segnali ed in generale per il regolamento di esercizio, e ciò tanto per le linee a scartamento promiscuo, quanto per quelle costrutte con binario accostato, di cui al successivo art. 2.

Circa i prodotti pei percorsi sulle linee e tratti comuni viene stabilito che ogni Amministrazione prende i propri, vale a dire che quelli relativi a viaggiatori e merci trasportati coi treni a binario ridotto, appartengono alla concessionaria; quelli invece, relativi a viaggiatori e merci trasportati coi treni del binario normale, appartengono allo Stato.

Art. 2.

Tronchi con sede indipendente ma addossati alle ferrovie dello Stato.

Essendo ammessa dalla legge 21 luglio 1910, n. 580, per le tratte Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto o in parte la sede delle ferrovie di Stato, è inteso che resta di proprietà della concessionaria la maggiore area che essa dovrà espropriare per la costruzione delle dette tratte, mentre la parte che essa dovrà occupare delle ferrovie esistenti rimarrà di proprietà dello Stato, e gravata della servitù di occupazione.

Le spese di manutenzione per le dette tratte saranno sostenute da ciascuna Amministrazione per la propria sede.

Art 3.

Numero dei treni sulle linee di servizio comune.

Per le linee di servizio comune colle ferrovie di Stato il numero delle coppie di treni, con le quali si farà il servizio verrà stabilito d'accordo fra le due Amministrazioni, ma in modo però che il loro numero complessivo non riesca inferiore al numero di treni col quale dette linee vengono attualmente esercitate.

Allegato n. 3 alla convenzione

—

Indicazione delle linee di nuova costruzione costituenti i gruppi di cui all'art. 9 della convenzione.

Gruppo *A*.

1. Bari-Grumo km. 21.300.
2. Grumo-Altamura km. 27.300.
3. Altamura-Matera (3° lotto) km. 2.500,
4. Potenza-Laurenzana km. 30.500.
5. Avigliano-Pietragalla km. 21.500.
6. Lagonegro-Rivello km. 4.950.

7. Porta Santa Venere-Monteleone km. 14.500.
8. Soverato-Chiaravalle km. 17.600.
9. Rogliano-Colosimi km. 25.000.
10. Gioia-Seminara km. 12.000.

Totale del gruppo *A* km. 177.150.

Gruppo *B*.

1. Marsico Nuovo-Atena km. 28.100.
2. Laurenzana-Guardia Perticara km. 23.400.
3. Pietragalla-Acerenza km. 10.000.
4. Pedace Piccirillo San Domenico km. 38.000.
5. Cutro-Cotrone Porto km 18.000.
6. Monteleone-Mileto km. 12.800.
7. Colosimi-Decollatura km. 14.000.
8. Sorbo Fossato-Catanzaro Sala km. 17.000.
9. Seminara-Cittanova km. 34.450.
10. Saline di Lungro alla ferrovia Jonica km 14.000.

Totale del gruppo *B* km. 209.750.

Gruppo *C*.

1. Matera-Ferrandina km. 35.000.
2. Ferrandina-Pisticci km. 12.900.
3. Marsiconovo-Moliterno km. 32.600.
4. Nova Siri-Valsinni km. 25.600.
5. Acerenza-Genzano km. 13.000.
6. Irsina-Gravina km. 21.800.
7. Rivello-Prestieri km. 19.450.
8. Piccirillo San Domenico-San Giovanni in Fiore km. 38.000
9. Chiaravalle-Serra San Bruno km. 18.200.
10. Sorbo Fossato-Decollatura km. 14 000.
11. Cittanova-Giffone km. 20.700.

Totale del gruppo *C* km. 251.250.

Gruppo *D*.

1. Pisticci-Guardia Perticara km. 57.160.
2. Valsinni-Senise km. 19.300.
3. Irsina-Genzano km. 17.700.
4. Prestieri-Rotonda km. 11.800.
5. Cutro-Petilia Policasto km. 21.000.

6. Mileto-Soriano km. 23.200.
7. Marina di Gioiosa-Mammola km. 14.850.
   Totale del gruppo *D* km. 164.950.

Gruppo *E*

1. Guardia Perticara-San Martino km. 14.700.
2. San Chirico-Senise km. 21.700.
3. Rotonda-Castrovillari km. 43.800.
4. Petilia Policastro-Caccuri km. 21.000.
5. Soriano-Simbario km. 23.500.
6. Giffone-Mammola km. 15.000.
   Totale del gruppo *E* km. 139.700.

Gruppo *F*.

1. San Martino-Moliterno km. 19.500.
2. San Martino-San Chirico km. 10.500.
3. Caccuri-San Giovanni in Fiore km. 14.000.
4. Serra San Bruno-Mongiana km. 11.000.
   Totale del gruppo *C* km. 55.200.
   Totale generale dei gruppi km. 998.000.

Il Ministro dei lavori pubblici
E. SACCHI.

Il ministro del tesoro
F. TEDESCO.

Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
G. Oliva.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione della Società Italianà per le strade ferrate del Mediterraneo
G. Falcone.

Andrea Vietri, teste.
Luigi Cappelletti, teste.

Il primo segretario delegato ai contrat
Avv. *Carlo Petrocchi.*

(*Omissis*).

CAPITOLATO

annesso alla convenzioue per la costruzione e per l'esercizio della rete di ferrovie a scartamento ridotto ed a trazione a vapore della Basilicata e della Calabria.

Art. 1.

Progetti esecutivi.

I progetti esecutivi devono essere costituiti dai seguenti allegati:

a) corografia in scala non maggiore di 1/25,000 e non minore di 1/50,000 sulla quale sia riportato tanto il tracciato di massima quanto quello definitivo;

b) relazione tecnica specialmente per quanto riguarda le differenze fra il progetto di massima e quello esecutivo;

c) planimetria in scala di 1/2000;

d) profilo longitudinale in scala 1/2000 per le lunghezze e 1/200 per le altezze, con le quote del terreno e del piano di formazione, riferite al livello del mare, con la indicazione delle livellette e relative pendenze, coi dati delle curve e lunghezze dei rettilinei e con le lunghezze progressive;

e) sezioni normali in scala da 1/100;

f) sezioni trasversali in scala di 1/200 a distanza non maggiore di metri 100 ed estese, ove occorra, cioè in tutti i tratti nei quali il terreno presenti speciali accidentalità in modo da rappresentare con sufficiente approssimazione la figura del terreno ai due lati della ferrovia;

g) piani generali delle stazioni in scala di 1/500;

h) tipi normali e speciali dei fabbricati in scala di 1/100 con la pianta di ciascuno dei piani, un prospetto ed almeno uno spaccato;

i) tipi normali dei manufatti e tipi delle opere d'arte speciali aventi luce maggiore di metri 10 in scala non minore di 1/200 con piante, prospetti e sezioni, trasversale e longitudinale; per le costruzioni metalliche e per quelle in cemento armato saranno aggiunti i relativi calcoli di resistenza;

k) tipi delle opere di sostegno, di difesa e di consolidamento della ferrovia;

l) tipi delle gallerie;

m(tipi dell'armamento in scala 1/100;

n) tipi degli impianti e meccanismi fissi nelle stazioni e fermate;

o) tipi degli impianti e meccanismi per la generazione, trasformazione e trasmissione dell'energia, ove venga proposta la trazione elettrica;

p) elenco dei passi a livello con la indicazione di sistemi di chiusura che si intende adottare;

q) tabelle dei rettilinei e delle curve.

I progetti esecutivi, di cui al presente articolo, dovranno essere compilati in piena conformità alle condizioni tecniche ed alle modalità del corpo stradale stabilite all'art. 4 della convenzione, in merito alle quali si aggiunge quanto appresso:

Per la costruzione dei muri di sostegno, di controriva, di sottoscarpa e dei manufatti aventi larghezza di luce inferiore a metri 10, la concessionaria dovrà attenersi alle modalità e dimensioni stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per le proprie costruzioni e da essa raccolte nell'opuscolo: « Modalità da adottarsi per la compilazione dei progetti di manufatti, muri e gallerie » in quanto non sia diversamente disposto nel citato articolo 4 della convenzione.

Le travate metalliche dovranno essere costruite in ferro omogeneo secondo le disposizioni dello schema di regolamento generale in vigore presso le ferrovie dello Stato, ed i progetti esecutivi delle travate stesse, nonchè delle costruzioni in cemento armato, dovranno essere presentati all'approvazione ministeriale corredati di calcoli giustificativi.

Il numero delle case di guardia doppie e semplici dovrà essere stabilito in modo che si disponga sempre in non meno di due camere per chilometro di linea, e ciascuna delle case stesse dovrà essere fornita di forno e di acqua potabile.

Pei fabbricati della via e delle stazioni della intera rete dovranno adottarsi tipi di ampiezza non inferiore a quella dei tipi allegati ai progetti di massima delle linee di Basilicata, compilati dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Quando trattisi di opere che interessino il regime dei corsi di acqua, i relativi progetti esecutivi dovranno avere riportato il nulla osta da parte dei competenti Uffici del genio civile, prima di essere sottoposti all'approvazione ministeriale.

Coi progetti esecutivi dovranno essere sottoposte all'approvazione governativa le norme di contabilità da seguire durante la costruzione per il controllo agli effetti del sindacato e vigilanza governativa.

Le norme per la contabilità dell'esercizio dovranno essere sottoposte all'approvazione governativa almeno due mesi prima dell'apertura all'esercizio del primo tronco della rete.

Art. 2.

Stazioni e fermate.

Le stazioni e fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate per ciascuna linea e tronco di nuova costruzione ed in corso di esecuzione:

a) nel tronco Bari-Grumo-Altamura-Ferrandina:

stazione di Bari, stazione di Modugno, stazione di Bitetto, stazione di Grumo, stazione di Toritto, stazione di Selvella, stazione di Sant'Agostino, stazione di Venusio, stazione di Matera, stazione di Monte Scaglioso, fermata di Santa Lucia, stazione di Pomarico-Miglionico e fermata di Miglionico;

b) nel tronco Pisticci-Guardia Perticara-San Martino d'Agri-Atena:

stazione di Craco, stazione di Montalbano Jonico, stazione di Tursi, fermata di Caprarico, stazione di Sant'Arcangelo, stazione di Stigliano, stazione di Guardia Perticara Bivio, stazione di Armento, stazione di San Martino d'Agri, stazione di Spinosa, stazione di Moliterno, stazione di Saponara, stazione di Viggiano, stazione di Marsico Vetere, stazione di Tramutola, fermata di Paterno, stazione di Marsico Nuovo, stazione di Brienza;

c) nel tronco Potenza Inferiore-Guardia Perticara-Bivio:

stazione di Pignola, stazione di Anzi-Abriola, stazione di Calvello, stazione di Laurenzana, fermata di Serra-Alata, stazione di Corleto Perticara, stazione di Guardia-Perticara;

d) nel tronco San Martino d'Agri-Nova Siri, stazione di San Chirico-Raparo, stazione di Carbone, stazione di Calvera, stazione di Castronuovo-Roccanuova, stazione di Chiaromonte, stazione di Senise, stazione di Noepoli, stazione di San Giorgio,

fermata Colobraro, stazione di Valsinni, stazione di Rotondella, fermata di Tucci;

e) nella linea Avigliano-Gravina:

stazione di Avigliano, stazione di Pietragalla-Serra la Guardia, stazione di Acerenza-Palmira-Cancellara, fermata di Palmira, stazione di Genzano, stazione di Santa Caterina, fermata di Irsina, stazione di Irsina, fermata di Santa Teresa di Gravina;

f) nella linea Lagonegro - Castrovillari - Spezzano Albanese:

stazione di Rivello, fermata di bivio Latronico, stazione di Lauria, stazione di Prestieri, stazioni di Castelluccio Superiore, stazione di Castelluccio Inferiore, stazione di Rotonda Viggianello, stazione di Laino Borgo, stazione di Laino Castello, fermata di Pietragrossa, fermata di Papasidero, stazione di Mormanno, fermata di Passo della Scala, stazione di Acquafredda, stazione di Campotenese, fermata di Fortino, fermata di Carbonaro, fermata di San Paolo, stazione di Morano Calabro, stazione di Castrovillari, stazione di Frascineto-Ferroncito, fermata di servizio, stazione di Civita, stazione di Cassano Jonico;

g) nella linea Pedace-Cutro-Cotrone Porto:

stazione di Pedace (paese), stazione di Casole-Trenta, stazione di Serra Pedace, stazione di Spezzano Piccolo, stazione di Spezzano Grande, stazione di Celico Minneto, stazione di Rovito, stazione di Lappano, stazione di San Pietro in Guarano, fermata di servizio, stazione di Piccirillo San Domenico, stazione di Camigliati, stazione di Casolisi, fermata di servizio, stazione di San Giovanni in Fiore, stazione di Casino, stazione di Cerenzia, stazione di Caccuri, stazione di Cotronei, stazione di Petilia Policastro, stazione di Roccabernarda, stazione di San Mauro Marchesato, stazione di Cutro-Scandale, stazione di Papanice, stazione di Apriglianello, stazione di Cotrone città e stazione di Cotrone porto;

h) nella linea Santa Venere-Monteleone-Serra Mongiana con diramazione a Soverato:

stazione di Pizzo, stazione di Longobardi, stazione di Monteleone, stazione di Cessaniti, stazione di San Costantino Calabro, stazione di Mileto Calabro, stazione di Francica, sta-

zione di Arena Acquaro-Dasà, stazione di Soriano Calabro, stazione di Pizzoni, stazione di Vazzano, stazione di San Nicola da Crissa, stazione di Vallelonga, stazione di Simbario, stazione di Serra San Bruno, stazione di Mongiana, stazione di Cardinale, stazione di Chiaravalle Centrale, stazione di Petrizzi San Vito;

i) nella linea Pietrafitta-Rogliano-Catanzaro-Sala:

stazione di Aprigliano, stazione di Siane Crati, fermata di Figline Cellara, fermata di Mangone, stazione di Pian del Lago, fermata di Santo Stefano, stazione di Rogliano, stazione di Carpanzano, stazione di Scigliano, stazione di Colosimi, stazione di Bianchi, stazione di Soveria Mannelli, stazione di Decollatura, stazione di Serrastretta, stazione di San Pietro Apostolo-Cicala, stazione di Sorbo-San Basile-Fossato, stazione di Gimigliano, fermata di Gagliano, stazione di Pentone e stazione di Catanzaro città;

l) nella linea Gioja Tauro-Piana di Palmi, Giojosa:

fermata di San Faustino, stazione di Palmi, stazione di Seminara, stazione di Melicuccà, stazione di Sant'Eufemia, stazione di San Procopio-Sinopoli, stazione di Cosoleto-Sitizzano, stazione di Tresilico-Oppido, fermata di Varapodio-Terranova-Molocchio, stazione di Jatrinoli-Radicena, stazione di Cittanova, stazione di San Giorgio-Morgeto, stazione di Polistena, stazione di Cinquefronde, stazione di Maropati-Anoja, stazione di Giffone, stazione di Mammola, stazione di Grotteria, stazione di Martone-San Giovanni di Gerace stazione di Giojosa Jonica;

m) nella linea Saline di Lungro, alla linea Jonica;

stazione di Saline di Lungro, stazione di Firmo-Altomonte, stazione all'innesto con la ferrovia Sibari-Cosenza.

Esse saranno costruite secondo i tipi che approverà il Ministero dei lavori pubblici, salvo sempre al Ministero stesso di prescrivere gli ampliamenti e le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio potranno essere richieste dai bisogni del servizio.

È riservato in ogni tempo al Ministero di ordinare, sentita la concessionaria, quelle variazioni, soppressioni ed aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e delle fermate che riconoscesse opportune.

Il piano della via ferrata nelle stazioni sarà orizzontale, salvo in casi speciali e ben giustificati nei quali si potrà ammettere una pendenza non maggiore del tre per mille.

Art. 3.

Stazioni comuni, innesti ed ampliamenti.

Le stazioni comuni con la rete dello Stato in cui avvengono innesti delle nuove linee sono le seguenti:

Bari, Grumo, Altamura, Ferrandina, Pisticci, Gravina, Pietragalla, Potenza Inferiore, Nova Siri, Sibari, Spezzano, Cosenza, Cotrone, Catanzaro Sala, Porto Santa Venere, Soverato, Marina di Giojosa, Gioja Tauro.

É riservata al Ministero l'approvazione degli accordi che la Società concessionaria dovrà prendere con la Direzione generale delle ferrovie dello Stato all'effetto di regolare gli innesti delle nuove linee ed il servizio di queste nelle stazioni della rete dello Stato.

Saranno a carico della concessionaria tutte le spese per gli ampliamenti e le innovazioni che, per l'esercizio delle nuove linee, occorressero, a giudizio del Ministero, in dette stazioni.

Sarà obbligo della Società concessionaria di provvedere a proprie spese allo impianto di una nuova stazione all'innesto della Sicignano-Lagonegro con la linea Napoli-Metaponto tra i km. 105 e 106 di quest'ultima.

Detta nuova stazione sarà di uso comune e dovrà eseguirsi in base a progetto concordato fra le due Amministrazioni interessate ed approvato dal Ministero.

L'esecuzione dei lavori di ampliamento e di innovazione in tutte le sopracitate esistenti stazioni di innesto spetterà di diritto all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, mentre l'impianto della nuova stazione di cui sopra è parola potrà essere eseguito dalla Società concessionaria in quanto non interessi il binario di corsa della Napoli-Metaponto e la regolarità dell'esercizio della linea stessa.

Le spese all'uopo sostenute dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dovranno essere rimborsate dalla Società concessionaria.

Le eventuali contestazioni che sorgessero nella liquidazione delle suddette spese saranno deferite per la soluzione al Collegio arbitrale nominato come all'art. 30 della convenzione.

Art. 4.

Traversate.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili, non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Le traversate a livello con le vie ordinarie si eseguiranno sotto un angolo non minore di 45 gradi.

L'indicazione delle traversate da munirsi di chiusura, nonchè del sistema di chiusura, e di quelle che potranno lasciarsi aperte sarà data dal Ministero, su proposta della concessionaria, con l'approvazione del progetto esecutivo.

I passi pedonali potranno essere muniti di chiusura a girandola o di cancelletti, o lasciati completamente aperti, ma saranno provvisti di tabella monitoria.

I passi a livello privati potranno essere muniti di chiusura con chiave da tenersi in consegna dall'utente sotto la sua responsabilità.

La chiusura dei passi a livello carreggiabili sarà costituita da cancelli o sbarre da ambo i lati della via ferrata, manovrati sul posto o a distanza e collocati a non meno di due metri della più vicina rotaia.

Nella loro apertura dovranno lasciare un varco libero misurato a squadra con la via ordinaria di m. 4 a 6 a seconda della importanza della strada, salvo quelle maggiori larghezze che in casi speciali potranno occorrere alla intersezione con grandi viali di pubbliche passeggiate e simili; per le strade vicinali o private la suddetta larghezza sarà da 2 a 4 metri. In corrispondenza del passaggio le rotaie saranno munite di controrotaia interna lunga almeno m. 1.50 in più della larghezza libera del varco.

Le rampe di accesso avranno pendenza più o meno dolce, che sarà regolata a seconda dell'importanza e della natura della strada e previ gli accordi con l'Amministrazione interessata; in ogni caso fra la rampa di accesso e la ferrovia dovrà d'ambo i lati intercedere un tratto orizzontale possibilmente non minore di m. 10; esse saranno coperte con acconcio ma-

teriale in conformità dei tronchi contigui della strada a cui si uniscono.

Per gli attraversamenti con altre ferrovie o tramvie sarà osservato l'art. 43 della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

Il ministro potrà in ogni tempo, e anche dopo l'apertura dell'esercizio, ordinare alla concessionaria per ragione di pubblica incolumità, di modificare le condizioni di chiusura e di attraversamento dei passi a livello, salvi per la concessionaria gli adeguati compensi da convenirsi con chi di ragione nel caso che la necessità si verifichi per mutate condizioni delle strade attraversate in confronto a quelle esistenti al tempo del primitivo impianto.

Art, 5.

Chiusura della linea.

Le ferrovie concesse saranno isolate con adeguato sistema di chiusura nei tratti in vicinanza dei luoghi abitati, delle stazioni, ed in quelli nei quali la ferrovia è stabilita su strada ordinaria, nelle località ove il bestiame è allevato brado, ed in quegli altri tratti ove sarà richiesto per la sicurezza dello esercizio.

La indicazione dei tratti da munirsi di chiusura sarà data dal Ministero, su proposta della concessionaria, con l'approvazione del progetto esecutivo. Sarà però sempre in facoltà del Ministero d'imporre, anche dopo l'apertura all'esercizio, l'estensione della chiusura su quei tratti pei quali lo riconoscesse necessario.

Art. 6.

Interposizione del binario ridotto sulle linee a tronchi della rete di Stato.

Le tratte di linee esistenti esercitate dallo Stato e che vengono concesse alla Società per essere contemporaneamente esercitate a scartamento ridotto sono quelle indicate al n. 3 dell'art. 1 della convenzione.

Lo scartamento ridotto sarà ottenuto mediante interposizione del binario a scartamento di 0 95 entro il normale ed i

lavori per tale impianto, nonchè gli adattamenti del binario ridotto sulle travate metalliche, faranno carico alla concessionaria, mentre la loro esecuzione è riservata alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato giusta le norme di cui all'art. 7 della convenzione.

Analogamente si procederà per quanto riflette la linea Cosenza-Pietrafitta contemplata al n. 4 dell'art. 1 della predetta convenzione.

Le spese correnti dovranno dalla Società concessionaria essere rimborsate alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato.

Le eventuali controversie che potessero insorgere pei lavori di cui al presente articolo, saranno definite come all'art. 30 della convenzione.

Art. 7.

Tronchi da addossare alle ferrovie esercitate dallo Stato.

Il binario a scartamento ridotto per i tronchi Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci verrà posato ad una distanza non minore di m. 2.00 da quello normale esistente, provvedendosi al necessario allargamento del corpo stradale.

Le opere d'arte in muratura potranno essere prolungate di quanto occorra, mentre dovrà provvedersi alla costruzione di speciali travate indipendenti per le esistenti opere a travate metalliche.

Tutti i lavori relativi a detti tronchi saranno eseguiti a spesa ed a cura della Società concessionaria, restando questa obbligata a sottostare a tutte le prescrizioni e cautele per l'esercizio, che verranno imposte durante la esecuzione dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato.

Ove per lo impianto del binario ridotto si renda necessaria la demolizione di qualche fabbricato della rete di Stato, la Società concessionaria dovrà procedere alla ricostruzione del fabbricato stesso in altra località, previ accordi con la Direzione generale predetta.

Art. 8.

Impianti condutture elettriche.

Nel caso che venga adottato l'esercizio a trazione elettrica, agli effetti della legge 7 giugno 1894, n. 232, sulle trasmissioni a distanza delle correnti elettriche, per evitare ogni possibile inconveniente sulle linee telegrafiche e telefoniche esistenti in prossimità della ferrovia, per effetto di fenomeni di induzione prodotti dalle correnti ad alto potenziale, la concessionaria, prima dell'inizio dei lavori per l'impianto della conduttura elettrica, dovrà prendere col Ministero delle poste e dei telegrafi speciali accordi per adottare a tutte sue cure e spese i provvedimenti che a giudizio insindacabile di detta Amministrazione saranno riconosciuti necessari ed efficaci.

Art. 9.

Tronchi e stazioni comuni per costruzione di ferrovie non comprese nella presente concessione.

La concessionaria dovrà accordare al Governo, o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenuti, ed in caso di dissenso stabiliti dal Collegio arbitrale nominato come all'art. 30 della convenzione.

Art. 10.

Binari di diramazione per stabilimenti governativi e per uso di enti locali privati.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906. n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri, sia militari che civili.

La Società concessionaria dovrà accordare binari di diramazione dalle stazioni e fermate ed anche lungo le linee, a

servizio di privati e di enti locali, purchè ciò possa farsi, compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio, in seguito ad approvazione del Ministero ed alle condizioni che saranno stabilite di accordo od in caso di dissenso da un Collegio di arbitri costituito come dall'art. 30 della convenzione.

La concessionaria dovrà eseguire a spese del richiedente il raccordo fra le linee concesse ed il binario di diramazione.

Art. 11.

Tutela della pubblica igiene e della incolumità contro i terremoti.

Nella esecuzione dei lavori della rete sono vietati gli scavi che possano dar luogo a ristagni d'acqua o ad impaludamenti in modo permanente.

Per le cave di prestito, che fosse indispensabile di aprire, la concessionaria sarà tenuta all'osservanza delle disposizioni delle leggi 2 novembre 1901, n° 460, e 15 maggio 1904, n. 209 e dei relativi regolamenti.

Del pari per tutto quanto riguarda la costruzione e l'esercizio della rete, la Società concessionaria è tenuta all'osservanza delle leggi predette e delle altre tutte contenenti disposizioni per combattere la malaria o sul chinino di Stato, e dei regolamenti relativi, nonchè all'osservanza delle leggi speciali per le località soggette a terremoti, e delle disposizioni ed istruzioni generali e speciali, che, per l'esecuzione di dette norme legislative e regolamentari siano, o possano essere emanate.

Art. 12.

Antichità.

I monumeoti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori non saranno menomamente danneggiati. La Società concessionaria dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al prefetto della Provincia.

Trattandosi di monumenti dei quali il Governo decidesse la conservazione sul posto, dovrà la concessionaria studiare e

proporre l'occorrente variante che essa sarà obbligata di adottare senza alcun compenso.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e di tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 13.

Opere di difesa nazionale.

La concessionaria non potrà opporsi a che, sia durante la costruzione, sia durante l'esercizio, l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò beninteso senza recare danno od incaglio all'esercizio.

Art. 14.

Esecuzione dei lavori.

Per tutto quanto riguarda le modalità di costruzione e la qualità dei materiali da impiegarsi, la Società concessionaria dovrà attenersi alle disposisioni di cui al capitolato generale tecnico di appalto delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Art. 15.

Materiale rotabile.

La Società concessionaria dovrà in tempo opportuno, prima della esecuzione delle relative provviste, presentare all'approvazione governativa i tipi del materiale rotabile il quale sarà costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e non potrà essere messo in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore.

Il materiale rotabile dovra essere atto, secondo le prescridel Governo, ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere

costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della rete di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri ferroviari da adibirsi a trasporti di truppe, la concessionaria dovrà riceverli e tenerli in custodia sensa diritto ad alcun compenso.

Art. 16.

Preferenza all'industria nazionale.

La Società concessionaria potrà ammettere ditte estere alla gara per la provvista del materiale metallico di armamento, di quello fisso, di quello rotabile e di quello elettrico; ma dovrà limitare tale gara soltanto ad una metà della provvista occorrente, e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non superino la media dei prezzi migliori offerti dalle ditte estere, computata come in appresso ed aumentata del 5 per cento della media stessa depurata dalle spese di dogana.

Il computo della media dei prezzi migliori sarà fatto prendendo la media delle offerte più basse che rappresentino la metà del numero delle offerte estere riconosciute valide. Se queste fossero in numero dispari, la media sarà fatta sul numero stesso aumentato di uno: e se l'offerta estera fosse una sola, la decisione sarà rimessa al giudizio del Ministero dei lavori pubblici.

Qualora in detta prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale alla stessa ditta aggiudicataria, o ad altre ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata alla industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera, o che tale gara rimanesse deserta, la concessionaria sarà libera di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto ditte fabbricanti di materiali e non ditte aventi sola rappresentanza, adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 46 dal regolamento per le costruzioni di strade ferrate, approvato col R. decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

La Società concessionaria dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle ditte nazionali ed estere da ammettersi alla gara per ogni fornitura.

La regolarità delle operazioni di gara di aggiudicazione, alle quali dovrà assistere un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata alla Società concessionaria una multa del 15 per cento del valore dei materiali.

L'importo delle multe, in caso di mancato pagamento, sarà trattenuto sulle annualità delle sovvenzioni governative.

In casi speciali è in facoltà del Ministero dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo, quando risulti che l'industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 17.

Scorta di combustibile.

In relazione alle disposizioni contenute nell'art. 23 della legge 20 giugno 1906, n. 272 la Società concessionaria dovrà sempre tenere lungo le linee concesse una provvista di combustibile sufficiente almeno per un trimestre.

Quando il Governo stimasse di ordinare provviste di combustibile superiori al consumo di un trimestre, la concessionaria dovrà eseguirle, salvo il diritto agli eventuali compensi per la maggior provvista occorrente oltre un quadrimestre.

Art. 18.

Numero dei treni ed orari.

L'apertura all'esercizio di tutte le linee a scartamento ridotto costituenti la nuova rete concessa si farà con tre coppie almeno di treni giornalieri viaggiatori.

Resta però in facoltà del Governo autorizzare la Società di anno in anno con l'approvazione degli orari, ad effettuare un minore numero di treni sulle linee di esercizio promiscuo, sempre quando con esso e con i treni delle Ferrovie dello Stato, il numero complessivo dei treni non riesca inferiore a quello oggi effettuato sulle linee stesse.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la Società concessionaria, in tutte o parte delle linee concesse quegli aumenti del numero delle corse che siano richiesti dallo sviluppo del traffico.

Analoga facoltà è data alla Società concessionaria, la quale dovrà sottoporre alla previa approvazione del Ministero le relative proposte.

Il Governo si riserva pure di prescrivere, sentita la Società concessionaria, la istituzione di treni diretti su quelle linee il cui prodotto lordo raggiunga le lire seimila al chilometro ed ove le esigenze del traffico lo richieggano.

Gli orari su tutte le linee della rete concessa dovranno essere proposti dalla concessionaria e non potranno mettersi in vigore se non in seguito all'approvazione del Ministero, il quale potrà anche imporre quelle modificazioni che ritenga opportune.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati.

Dovrà inoltre provvedere in orario quel numero di treni facoltativi militari che saranno indicati dal Governo.

Art. 19.

Obblighi e diritti della Società concessionaria per la consegna della linea Cosenza-Pietrafitta.

Con la consegna della linea Cosenza-Pietrafitta, di cui all'art. 8 della legge 21 luglio 1910, n. 580, la Società concessionaria subentra all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi per qualsiasi causa fino alla loro scadenza.

Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla Società all'atto della assunzione all'esercizio.

La Società concessionaria consegnerà nella stazione di Cosenza alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato tutto il materiale metallico di armamento a scartamento normale che, a cura e spese della concessionaria stessa, dovrà essere tolto d'opera a sensi delle norme di cui all'art. 7 della convenzione.

Art. 20.

Servizio cumulativo e di corrispondenza.

Sarà obbligo della concessionaria di effettuare il servizio cumulativo con le linee di eguale scartamento (m. 0.95) che venissero a far capo alle stazioni delle sue linee, eseguire cioè, senza rinnovamento di spedizione, i trasporti delle cose dall'una all'altra linea, anche se ai trasporti siano applicabili la tariffa militare o quelle stabilite dalle concessioni speciali di cui al seguente art. 24.

Questo servizio cumulativo avrà luogo nel maggior numero possibile di stazioni, eziando pei viaggiatori, qualunque sia la tariffa loro applicabile.

La Società concessionaria dovrà perciò convenire con gli esercenti le altre linee i patti e le condizioni di tali servizi e e provvedere a loro spese a tutti quegli altri impianti che siano necessari per congiungersi con le dette linee.

Allorchè l'accordo con gli altri esercenti non sia effettuato nel termine di sei mesi dal giorno della richiesta di uno di essi o dal Governo, le condizioni pel servizio cumulativo. verranno stabilite da tre arbitri nominati come all'art. 30 della convenzione.

Con le linee a scartamento normale, fermo in ogni caso l'obbligo della maggiore possibile estensione del servizio cumulativo viaggiatori, dovrà per le merci attivarsi almeno il servizio di corrispondenza.

Però, per i trasporti in servizio cumulativo o di corrispondenza con le linee di Stato, la Società concessionaria è esonerata dall'obbligo del cumulo delle distanze di cui all'ultima parte del secondo comma dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Sarà inoltre obbligo della concessionaria di prendere accordi con gli esercenti le linee di navigazione affinchè possano eseguirsi i trasporti di persone e di merci in servizio cumulativo.

Le convenzioni di servizio cumulativo o di corrispondenza debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie, per l'approvazione preventiva.

Art. 21.

Tariffe e condizioni di trasporto.

La Società concessionaria presenterà all'approvazione governativa, prima dell'apertura all'esercizio, il progetto delle tariffe e condizioni di trasporto, redatto, tenendo conto delle disposizioni dell'art. 62 della legge 31 marzo 1904, n. 140.

Le tariffe e condizioni di trasporto anzidette non potranno essere applicate senza la preventiva autorizzazione del Governo.

L'imposta erariale e la tassa di bollo, che, nei riguardi del pubblico, sono comprese nei prezzi della tariffa predetta, saranno dalla concessionaria versate nelle Casse dello Stato, rispettivamente nella misura del 2 e dell'1.50 per cento dei prodotti relativi.

L'aumento delle tariffe, previsto per i tratti con cremagliera dall'art 16 della legge 27 dicembre 1896, n. 561 e dall'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sarà stabilito in base ad un sviluppo virtuale triplo della lunghezza orizzontale effettiva.

La Società concessionaria non potrà, senza la preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe, nè accordare qualsiasi speciale facilitazione a chicchessia, nè modificare le condizioni e norme dei trasporti. Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per viaggi con treni ordinari in occasione di feste, fiere, mercati e simili.

La Società concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facili-

tazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in eguale misura essa le accordi a chiunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia eguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

Di tali facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Ministero, il quale potrà conservarle o revocarle, e dovrà pure notificarle al pubblico nel momento della loro stipulazione.

Art. 22.

Agevolazioni ed abbonamenti speciali per studenti, agricoltori ed operai.

Saranno trasportati gratuitamente sul primo treno mattutino delle linee, per viaggi non superiori a 30 chilometri e diretti ai capoluoghi di mandamento, o a luoghi di fiere e mercati, i prodotti della campagna, della stalla e della pesca che i campagnuoli e pescatori viaggianti in 3ª classe portano seco allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo di consumo.

Gli stessi campagnuoli e pescatori, o i loro incaricati, potranno, con qualunque treno della giornata, riportare gratuitamente con loro, nel ritorno, gli imballaggi, i recipienti, le bottiglie e i panieri vuoti che abbiano servito come sopra, osservando le modalità da stabilirsi dall'Amministrazione.

Saranno pure trasportati gratuitamente, e per qualunque destinazione, gli attrezzi rurali dei quali i coltivatori ed i braccianti fossero muniti per la lavorazione dei campi.

Il peso massimo delle merci ed attrezzi, trasportabili, come sopra, non potrà superare, calcolati i recipienti ed imballaggi. e compreso l'eventuale bagaglio, i 30 chilogrammi per viaggiatore, nè essere ripartito in più di cinque colli.

Detti colli saranno ammessi in quanto possano collocarsi, senza incomodo degli altri viaggiatori, sotto i sedili e sui porta-bagagli delle carrozze, oppure possano accolonnarsi in un lato della vettura.

La concessionaria, a richiesta del Governo, è obbligata ad istituire speciali biglietti di abbonamento settimanale e festivo per gli studenti, per gli operai e per i lavoratori della terra, colle tariffe e condizioni che saranno stabilite d'accordo col Governo.

Art. 23.

Riduzioni di tariffe in casi di pubbliche calamità.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, il Governo potrà ordinare, pei generi di prima necessità, che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle Provincie, dei Comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative dal Governo stesso indicate, una temporanea riduzione entro il limite del 0 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia il diritto a verun compenso.

Art. 24.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi depurati dalle sopratasse a favore degli Istituti di previdenza del personale ex tre grandi reti, stabilite con la legge 29 marzo 1900, n. 101, le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Concessione *A* — Trasporti per conto della R. Casa.

Concessione *B* — Trasporti per conto dello Stato.

Concessione *C* — Impiegati dello Stato.

Concessione I — Congressi, Esposizioni e Concorsi.

Concessione II — Elettori politici.

Concessione III — Veterani, reduci e superstiti dalle patrie battaglie.

Concessione IV — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.

Concessione V — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.

Concessione VI — Associazioni di carità.

Concessione VII — Istituti di carità.

Concessione VIII — Maestri elementari comunali.

Concessione IX — Compagnie teatrali ed assimilate.

Concessione X — Emigranti in comitiva ed emigrati rimpatrianti.

Concessione XI — Operai e braccianti in comitiva.

Concessione XII — Coloni in comitiva.

Concessione XIII — Istituti civili d'istruzione governativi o riconosciuti dallo Stato.

Concessione XIV — Federazione ginnastica italiana.

Concessione XV — Club alpino italiano.

Concessione XVI — Ammalati indigenti ammessi nelle R. Terme di Acqui.

Concessione XVII — Indigenti alienati e supposti idrofobi.

Concessione XVIII — Cavalli da corsa, riproduttori e puledri lattanti.

Concessione XIX — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (R. esercito, R. marina e R. guardia di finanza) debbono essere applicate le norme, condizioni e modalità risultanti dal regolamento per i trasporti militari in ferrovia, emanato e da emanarsi in applicazione della convenzione 28 settembre 1882 e successivi atti addizionali; e debbono essere applicati i prezzi stabiliti per le ferrovie dello Stato, depurati però dalle sopratasse di cui al primo comma.

Art. 25.

Pubblicità delle tariffe.

Le tariffe in vigore, nonchè le modificazioni, estensioni od aggiunte alle medesime, dovranno essere rese note al pubblico in tempo utile; ed inoltre un esemplare delle medesime, tenuto al corrente, dovrà trovarsi sempre depositato nelle stazioni a disposizione del pubblico per prenderne visione.

Art. 26.

Trasporti gratuiti.

La Società cessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato sulle ferrovie e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei

funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragione di ufficio in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tener valida la tessera di riconoscimento rilasciata dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati, e i buoni di trasporto gratuito del bagaglio, che le saranno richiesti dall'Ufficio speciale medesimo,

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento, il presidente, presidenti di sezione e componenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e, ne limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti e sottoprefetti; per i sottoprefetti, inoltre, il trasporto gratuito sarà concesso fino al capoluogo della provincia di cui fanno parte.

I funzionari ed agenti dell'Ufficio speciale delle ferrovie e le loro famiglie avranno lo stesso trattamento dalla concessionaria stabilito per i propri funzionari ed agenti.

Art. 27.

Servizio di posta.

La concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e di pacchi postali, secondo le norme e condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896. n. 561 sulle tramvie e ferrovie economiche.

Essa potrà trasportare in esenzione dalle tasse postali sulla propria rete, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della rete stessa, impegnandosi di vigilare a che dal proprio personale non si trasportino corrispondenze private in frode alla franchigia postale.

Art. 28.

Linee telegrafiche e telefoniche.

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente lungo la rete concessa, linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza di monopolio governativo,

nonchè di appoggiare i propri conduttori sui pali appartenenti alla concessionaria.

Le linee con fili telegrafici, telefonici, o per altri segnali, destinate esclusivamente al servizio della rete stessa saranno costruite secondo i tipi preventivamente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle poste e telegrafici, e saranno sorvegliate e mantenute dalla concessionaria.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dal Ministero delle poste e telegrafi e la cessionaria corrisponderà ad esso a titolo di concorso sulle spese, l'annua somma di L. 8 al chilometro per il primo filo ed altre L. 5 per ogni altro filo ad uso della concessionaria. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni che attraversano le gallerie, ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, nonchè le spese di mano d'opera che saranno pagate dalla concessionaria a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato, compatibilmente al loro servizio ed avranno l'obbligo di denunciare alla prossima stazione telegrafica, ed all'autorità più vicina, competente, i guasti sopravvenuti alle linee medesime.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato saranno trasportati gratuitamente lungo la rete ferroviaria concessa.

Art. 29.

Telegrammi di servizio, di Stato e dei privati.

La Società concessionaria non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della rete e sarà perciò sottoposta alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo la concessionaria dovrà anche assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui le sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, la concessionaria riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuta a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui all'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà alla concessionaria per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi offici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di recapito.

In qualunque ufficio telegrafico della concessionaria, ancorchè non sia autorizzato a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia ed i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti e dimenticati nei treni e nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio, in causa di accidenti ferroviari.

Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Art. 30.

Statistiche e situazioni dei prodotti.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale per le ferrovie) la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno

determinati dallo stesso Ministero; dovrà pure trasmettergli ogni mese, redatta in apposito modulo, la situazione dei prodotti.

Il ministro dei lavori pubblici.
E. SACCHI.

Il ministro del tesoro.
F. TEDESCO.

Il direttore generale
della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo
G. OLIVA.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione
della Società italiana per le strate ferrate del Mediterraneo
G. FALCONE.

ANDREA VETRI, *teste.*
LUIGI CAPPELLETTI, *teste.*

AVV. CARLO PETROCCHI
primo segretario delegato ai contratti.

R. DECRETO *N. 229 del 27 marzo 1911 che accorda amnistia per diversi reati.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 8 dello Statuto costituzionale del Regno;

Visti gli articoli 86 e 87 del Codice penale e gli articoli 830 e 831 del Codice di procedura penale;

Visto l'art. 10 del R. decreto 14 novembre 1901, n. 464;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per gli affari di grazia e giustizia, della guerra e della marina;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È concessa amnistia:

a) ai reati, perseguibili d'ufficio, preveduti nel R. editto sulla stampa e nella legge 6 maggio 1877, n. 3814;

b) ai reati contro la libertà del lavoro, purchè non siano accompagnati da delitti contro la persona, perseguibili d'ufficio (art. 165 e seguenti Codice penale);

c) ai reati di esercizio arbitrario delle proprie ragioni o contro la proprietà, commessi a causa o in conseguenza di pretesi usi civici e di altri pretesi diritti di godimento a favore della popolazione, purchè non accompagnati da altro delitto perseguibile di ufficio;

d) ai reati di istigazione a delinquere, di apologia di fatti che la legge prevede come delitti e di associazione a scopo sedizioso (articoli 246, 247 e 251 Codice penale);

e) ai reati d'indebito abbandono del proprio ufficio, di cui all'articolo 181 Codice penale.

Art. 2.

È altresì concessa amnistia;

a) ai reati di furto di valore lievissimo; o commesso per indigenza, su cose alimentari, o nelle campagne su legna da ardere o sui frutti pendenti, sempre che il valore della cosa rubata non superi le lire trenta;

b) di spigolamento o abbandono di animali su fondo altrui;

c) per tutti i reati commessi da minorenni, purchè non recidivi, che non abbiano compiuto gli anni 16, nei casi nei quali per disposizione di legge la pena può essere ridotta alla metà o ad una misura inferiore alla metà (art. 55 n. 2, 54 n. 2 in relazione all'art. 47 n. 3 e 4 Codice penale);

d) per i reati di diserzione da navi mercantili e di disobbedienza e per il reato di ammutinamento commesso in occasione di sciopero della gente di mare (art. 264 a 280, 281, 282, 294 del Codice per la marina mercantile);

e) per le contravvenzioni al disposto degli articoli 104, 155, 165, 177, 180, 198. 223, 230, nonchè dei due primi capoversi dell'art. 172 del Codice di commercio, purchè nel termine di un mese dalla pubblicazione del presente decreto si adempiano gli obblighi contemplati nelle dette disposizioni;

f) per le contravvenzioni alle leggi sui pesi e misure e sulla requisizione dei quadrupedi, purchè nel termine di due mesi da oggi siano adempiuti gli obblighi sanciti dalle leggi stesse;

g) per le contravvenzioni alle leggi e ai regolamenti sullo stato civile e per quelle prevedute dall'art. 110 della legge sul notariato;

h) per le contravvenzioni previste nei Codici, nelle leggi speciali e nei regolamenti se le pene ivi stabilite non superino i trenta giorni se restrittive della libertà personale, ovvero 300 lire se pecuniarie, oppure una pena restrittiva della libertà personale ed insieme una pena pecuniaria, le quali nel complesso, convertendo quest'ultima, avrebbero una durata non superiore ai trenta giorni.

La disposizione contenuta nella lettera *h* non si applica alle contravvenzioni relative al porto delle armi, ai giuochi di

azzardo, a quelle previste dalle leggi e regolamenti sulla igiene e sanità pubblica e sulla emigrazione, sul lavoro delle donne e dei fanciulli, sul riposo settimanale, sul lavoro notturno dei panettieri, sugli infortuni del lavoro; nè alle contravvenzioni previste dalle leggi intese a combattere le frodi nella preparazione e nel commercio di sostanze alimentari.

Art. 3.

E' concessa amnistia pei reati militari commessi prima del 20 settembre 1870.

Art. 4.

Fuori dei casi contemplati nelle precedenti disposizioni, sono condonate le pene della reclusione o della detenzione non superiori ai sei mesi e di altrettanto tempo ridotte le pene superiori inflitte o da infliggersi per reati commessi in occasione di scioperi, di conflitti di lavoro, di moti popolari o comunque per fini politici.

Da tale beneficio sono esclusi coloro che all'epoca del commesso reato avevano riportato precedenti condanne per delitti contro la persona o contro la proprietà, o si trovino sottoposti alla vigilanza speciale della pubblica sicurezza.

Art. 5.

Le pene inflitte o da infliggersi per tutti gli altri delitti non compresi nell'amnistia di cui nei precedenti articoli, sono condonate se inferiori od uguali a tre mesi e ridotte di tre mesi o di lire novecento se superiori.

Nel caso di concorso della pena restrittiva della libertà e di quella pecuniaria il beneficio si applica a ciascuna di esse.

Il condono o la riduzione non ha luogo rispetto ad imputati o condannati recidivi, nè quando si tratti di omicidio volontario consumato o tentato, ovvero di lesioni personali che hanno prodotto la morte o qualcuna delle conseguenze prevedute nel n. 2 dell'articolo 372 del Codice penale, eccetto che

tali delitti siano stati commessi per eccesso della difesa o per grave provocazione, ovvero per causa di onore od in stato di vizio parziale di mente.

Del pari non si fa luogo a condono o a riduzione quando si tratti dei delitti di calunnia o falsità in giudizio, o dei delitti contro la sanità e alimentazione pubblica, anche se previsti da leggi speciali; di rapina, estorsione o ricatto.

Art. 6.

Nel caso di concorso di reati e di pene l'amnistia si applica distintamente a ciascun reato; l'indulto si applica una volta dopo commutate le pene secondo le norme stabilite negli articoli 67 e seguenti del Codice penale.

Art. 7.

L'indulto di cui agli articoli 4 e 5 del presente decreto si ha come non concesso se nel termine di cinque anni da oggi il condannato commetta un nuovo delitto.

Art. 8.

Il presente decreto non si estende ai reati finanziari nè ai reati militari diversi da quelli indicati nell'articolo 3.

Art. 9.

La efficacia del presente decreto si estende ai reati da esso previsti, e commessi a tutto il giorno precedente la data del decreto stesso.

Esso non pregiudica le azioni civili derivanti dai reati, nè i diritti dei terzi, nè la stessa azione dell'erario, relativamente alla riscossione dei diritti degli ufficiali giudiziari, in quanto tali diritti dipendano da ordinanza o sentenza divenuta irrevocabile.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 marzo 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — FANI — SACCHI — FACTA
DI SAN GIULIANO — TEDESCO — RAINERI — CREDARO — LEONARDI-CATTOLICA — SPINGARDI — CIUFFELLI.

Visto. *Il Guardasigilli:* FANI.

Decreto Ministeriale *del 22 marzo 1911 relativo a nomine nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63, lett. *f*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Vista la designazione fatta dal Consiglio dell'agricoltura nella sua adunanza del 2 marzo 1911,

DECRETA:

I signori comm. prof. *Vittorio Alpe*, della R. Scuola superiore di agricoltura di Milano, e cav. prof. *Antonio Bizzozzero*, Direttore della Cattedra ambulante di agricoltura di Parma, sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico quali rappresentanti del Consiglio dell'agricoltura predetto.

Roma, addì 22 marzo 1911.

Il Ministro
E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 84. (Servizi II e X).

Paghe al personale delle Officine del materiale rotabile ed al personale di macchina ed operaio dei Depositi locomotive, delle Officine-Deposito e delle Squadre di rialzo, nonchè al personale addetto all'untura, pulizia e verifica

Sono state emanate le « *Norme per il pagamento delle mercedi e competenze al personale operaio delle Officine del materiale rotabile ed al personale di macchina ed operaio dei Depositi-locomotive, delle Officine-Deposito e delle Squadre di rialzo, nonchè al personale addetto all' untura, pulizia e verifica* ».

La « Norme » stesse, che annullano e sostituiscono l'Istruzione N. 5 pubblicata nel bollettino ufficiale n. 30 del 29 luglio 1909, saranno distribuite agli uffici ed al personale interessato.

Ordine di Servizio N. 85. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N 60 1911)

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P V. A. è stata concessa anche alle Ditte seguenti:

Carbone Giovanni di Caltagirone.
Guarna Francesco e figli di Catona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 86. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale VI.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale **VI**, si aggiunga al posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi il seguente sodalizio.

Figlie e Suore di Carità di San Vincenzo de' Paoli . . . . } Napoli e Torino.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 87. (SERVIZIO VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi O. S. N° 187-1910)

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV devono aggiungersi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti sodalizi:

Sedi	Denominazioni
Asti . . .	Società Ginnastica « Forti e liberi
Tortona . .	» » « Ardisci e Spera »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 88. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 30-1911).

Con immediato effetto la stazione di Altstetten viene ammessa alla tariffa speciale a Piccola velocità accelerata con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale, che, col nome

della stazione, sono pertanto da introdursi a pag. 303 della tariffa diretta italo-svizzera:

		Tariffa speciale a Piccola velocità accelerata	
		a	b
		5 tonn.	10 tonn.
Altstetten.	Chiasso	4,51	3,06
	Pino	3,88	2,65
	Iselle	6,08	4,60

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 34. (SERVIZIO VII).

Sospensione del servizio di corrispondenza viaggiatori fra Chieri e Castelnuovo d'Asti.

Con la data del 31 marzo 1911 viene sospeso, fino a nuovo avviso, il servizio ippico di corrispondenza viaggiatori fra la stazione di Chieri e la località di Castelnuovo d'Asti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Momento dell'espropriazione — Prezzo.

Nelle espropriazioni per pubblica utilità il prezzo deve determinarsi in base al valore che il fondo espropriato ha nel momento nel quale è emesso il Decreto che pronuncia la espropriazione ed in base alle leggi in quel momento vigenti.

CASSAZIONE TORINO — 14 giugno 1910 — Ostermann pres. Avenati estensore — FERROVIE STATO contro BAUER.

I periti nominati dal Tribunale di Milano per stabilire il prezzo delle espropriazioni occorrenti per la costruzione della nuova stazione ferroviaria di quella città non tennero conto nella loro relazione della disposizione della legge 7 luglio 1907 nel frattempo sopraggiunta ed invece delle norme della legge per Napoli 15 gennaio 1885 applicarono i criteri di stima di cui nella legge 25 giugno 1865. Fattosi poi dall'Amministrazione il deposito nella Cassa dei Depositi e Prestiti della indennità stabilita nella perizia, coi decreti prefettizii 17 settembre e 3 ottobre 1908 si autorizzava l'Amministrazione ad occupare permanentemente i beni indicati dichiarando tali beni espropriati a norma dell'art. 48 legge 25 giugno 1865. La perizia anzidetta veniva impugnata dal proprietario espropriato Bauer Attilio, dal quale si riteneva che l'indennità assegnatagli fosse indadeguata al valore dei beni ed instava perchè dal Tribunale di Milano fosse ordinata una nuova perizia.

Anche dall'Amministrazione si censurava la perizia sostenendo che per la stima dovevano applicarsi le norme di cui nella legge 15 gennaio 1885 e poi fosse anche esagerata l'indennità pur applicando la legge 25 giugno 1865.

La tesi principale proposta dall'Amministrazione era accolta dal Tribunale onde con sentenza 5 aprile 1909 veniva annullata la

perizia 10 marzo 1908 e si ordinava nuova perizià per la determinazione dell'indennità in base ai criterii della legge 15 gennaio 1885. Contro la sentenza del Tribunale fu interposto appello dal Bauer dal quale si sosteneva l'inapplicabilità della legge succitata; dall'Amministrazione si chiedeva su tal punto la conferma della sentenza.

Pronunziava la Corte d'Appello di Milano con sentenza 27 luglio 1909 colla quale veniva riformata la decisione del Tribunale e respinte le instanze proposte contro la stima fatta nella relazione peritale 10 marzo 1908.

Contro la sentenza della Corte d'Appello ha presentato ricorso l'Amministrazione.

Attesochè con Decreto ministeriale 5 marzo 1906 si approvavano agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità i lavori di costruzione della nuova stazione ferroviaria di Milano; nel 27 settembre 1906 emanava il decreto prefettizio relativo al deposito dello elenco dei proprietari espropriandi e del piano parcellare di esecuzione; nel 25 febbraio 1907 il Presidente del Tribunale di Milano nominava i periti per la stima dei beni da espropriarsi, riguardo ai quali non era intervenuto amichevole accordo e fra altri dovevano essere oggetto della perizia i beni di spettanza a Bauer Attilio; nel 14 marzo 1907 i periti prestavano il giuramento, la relazione però non veniva presentata nei 5 mesi successivi alla prestazione del giuramento, come era stato prefisso nel Decreto Presidenziale, onde il termine fu prorogato fino al 15 marzo 1908 e nel giorno 10 di quel mese fu effettivamente presentata la relazione.

In seguito il Prefetto ordinava alla Amministrazione ferroviaria il deposito dell'indennità e con successivo decreto del 5 ottobre 1908 pronunziava la espropriazione degli immobili di proprietà del Bauer. Mentre si attendeva dai periti all'esame dei fondi per la determinazione dell'indennità veniva pubblicata nel 12 luglio 1907 nella Gazzetta Ufficiale la legge 7 luglio stesso sull'ordinamento dello esercizio di Stato delle Ferrovie, la quale quindi entrava in vigore nel 28 luglio anzidetto. In detta legge si modificarono i criteri stabiliti nella legge 25 giugno 1865 per la stima dei beni, e qualora si ritenesse che per la determinazione della indennità debba aversi riguardo al momento del trapasso della proprietà, sarebbe applicabile la nuova legge essendosi quel fatto verificato in forza del Decreto prefettizio 5 ottobre 1908, se invece si ritiene che debba considerarsi il momento della pubblicazione del piano particolareggiato o dell'offerta della

indennità da parte dell'espropriante allora sarebbero applicabili i criteri stabiliti nella legge 25 giugno 1865.

La Corte d'Appello di Milano ha ritenuto che il diritto all'indennità da parte dell'espropriato sorga al momento della emissione del decreto prefettizio che ordina l'esecuzione del piano particolareggiato; nel 1° mezzo del ricorso si censura tale decisione perchè l'approvazione del piano ha solo per effetto di determinare i fondi da espropriarsi, i quali rimangono nella piena disponibilità dei proprietari fino all'emissione del decreto che pronunzia la espropriazione onde nella determinazione del prezzo deve aversi riguardo al momento nel quale avviene il trasferimento dei beni.

Nel secondo mezzo si censurano i motivi addotti dalla Corte a sostegno della decisione, quindi si nega ogni importanza alla disposizione per la quale la stima dei beni segue immediatamente dopo il il decreto che approva il piano particolareggiato e non dopo il decreto che autorizza l'espropriazione.

Così pure si ritengono irrilevanti sia la disposizione che consente il pagamento delle indennità determinate dai periti, che il disposto dell'art. 49 secondo cui il deposito delle indennità viene eseguito per conto dei proprietari giacchè tali pagamenti riguardano soltanto le indennità accettate o convenute.

Attesochè questi due mezzi possono essere insieme esaminati perchè entrambi riguardano lo svolgimento della procedura per la espropriazione in causa di pubblica utilità.

Che tale procedimento costituisce un tutto organico ed indivisibile diviso in tre periodi, il primo è puramente preliminare per avere la dichiarazione di pubblica utilità; il secondo che può dirsi intermedio durante il quale si determina l'indennità che rimane poi provvisoria se non accettata; il terzo che è di compimento consistente negli atti amministrativi coi quali constatandosi la volontà delle parti ovvero supplendosi alla medesima si forma il titolo decisivo per lo scambio del fondo con l'indennità da valere anche rispetto ai terzi. La legge speciale 25 giugno 1865 regola intieramente la materia e stabilisce il valore giuridico di ciascuno degli atti che hanno luogo nel corso del procedimento, onde nella legge stessa e senza ricorrere ad altre fonti si ha la norma per stabilire quale sia il momento determinativo del valore del fondo espropriato.

Che la definizione al riguardo dipende dal fissare l'indole e la portata delle pratiche relative alla pubblicazione del piano partico-

lareggiato, all'offerta dell'indennità nel caso in cui questa sia stata accettata e segua il decreto prefettizio che autorizza l'occupazione del fondo, nonchè l'indole e la portata delle stesse pratiche e di quelle posteriori della perizia e del decreto di espropriazione in caso che vi fosse stata contestazione circa l'ammontare dell'indennità.

Attesochè dichiarata un'opera di pubblica utilità si provvede dalla legge a garentire, con la più gelosa cura, l'inviolabilità del privato dominio; a ciò si riferisce la pubblicazione del piano particolareggiato mediante le determinazioni dei singoli terreni ed edifizi da espropriare, l'offerta di una indennità preventiva ed il deposito cauzionale.

Questo già era il sistema delle antiche leggi colle quali si dava facoltà all'espropriante di occupare subito il fondo mediante tale indennità ed il deposito da stabilirsi dal Prefetto.

Con la legge del 1865 alla Autorità Amministrativa venne sostituita la perizia giudiziale.

Ma il concetto direttivo di tali operazioni rimase sempre lo stesso. Si intese dal legislatore di conciliare l'interesse pubblico con la tutela della proprietà privata onde non si volle attendere per la definitiva statuizione delle cose l'esito di un giudizio perchè in tale modo poteva venire ritardata soverchiamente l'esecuzione dell'opera: si volle favorire gli accordi, nello intento di evitare spese e ad un tempo sollecitare i lavori. Perciò si stabilì una *provvisoria* determinazione di indennità, in seguito alla quale e previo il deposito del prezzo *provvisoriamente* fissato potesse procedersi alla espropriazione salvo la facoltà alle parti di adire i Tribunali per fare pronunziare *definitivamente* sulla misura dell'indennità dovuta, – relazione Pisanelli.

Una tale procedura era stabilita dal legislatore nel proposito di fare precedere agli atti di espropriazione un *periodo di amichevoli trattative* e per dare maggior agio a conchiudere gli accordi, ed allo scopo precisamente di iniziarli fu prescritto l'elenco dei prezzi da pubblicarsi col piano particolareggiato – citata relazione.

Che dal premesso deriva che l'offerta dell'indennità, l'elenco dei beni, e la stessa perizia giudiziale in caso di non accettazione dell'indennità costituiscono un complesso di pratiche le quali sono dirette al fine del deposito cauzionale, senza del quale l'espropriante non puo avere il *possesso* dei beni.

Il carattere provvisorio, preventivo, presuntivo di tutte tali pratiche è il criterio dominante e ispiratore dell'istituto dell'espropriazione la quale non può verificarsi senza un decreto dell'autorità trattandosi

di una cauzione la quale deve avvenire per forza di legge, per un atto dell'autorità.

Pertanto il momento in cui cessa lo stato provvisorio dei rapporti tra le parti e sta per iniziarsi il contenzioso è il momento determinativo del prezzo onde questo deve riconoscersi nel decreto di occupazione se il proprietario ebbe volontariamente accettata o concordata in via amichevole l'indennità (art. 30) e in caso contrario nel decreto di espropriazione che a senso dell'articolo 50 segna il momento in cui la proprietà passa nello espropriante. Allora soltanto compiendosi l'espropriazione, sorgono fra le parti vicendevoli diritti e doveri, mentre nello stadio precedente non si hanno che speranze ed aspettative, soltanto l'accordo amichevole seguito dal decreto d'occupazione e la perizia giudiziale col deposito ed il successivo decreto d'epropriazione costituiscono un diritto quesito a favore dell'espropriato; fino alla emanazione di detti decreti non vi ha che un rapporto preparatorio, ma nessun diritto sorge nello espropriando. Questi invero conserva il pieno esercizio del diritto di proprietà, avendo la disponibilità dei fondi che può alienare, sottoporre ad ipoteca e dei quali ha il godimento e sono a suo carico i rischi ed i pericoli della cosa. Nè rilevano in contrario le limitazioni alla proprietà di cui all'articolo 43 della legge, le quali sono servitù legali transitorie imposte per utilità pubblica, inibizioni temporanee destinate ad impedire che dall'esecuzione dell'opera pubblica si possa trarre un indebito lucro, esse sussistono sotto la condizione che l'esproprio realmente avvenga, nè danno luogo ad alcun diritto positivo in favore del proprietario.

Nessun diritto nè azione spetta all'espropriando in seguito alla pubblicazione del piano particolareggiato, all'offerta dell'indennità, all'esecuzione della perizia giacchè la parte espropriante può liberamente recedere dall'esproprio prima dell'emissione del decreto senza che gli espropriati possano avanzare alcuna pretesa. Solo dopo che sieno intervenuti i decreti d'occupazione o di espropriazione sorge in favore dell'espropriato il diritto alla retrocessione a senso dell'articolo 65 della legge.

Per tali considerazioni è dimostrato il carattere preparatorio degli atti precedenti il decreto d'esproprio, la stessa perizia è bensì un elemento concorrente all'espropriazione, ma sempre preliminare, di formazione.

Dato tale carattere della perizia mal a proposito si dice che i periti dovrebbero prevedere il futuro giacchè la perizia non essendo che prov-

visoria e presuntiva agli effetti suaccennati non è punto destinata a supplire al consenso dell'espropriato, ma invece ad essere la base dei futuri giudizii, giacchè la causa per la definitiva liquidazione dell'indennità segue non precede il passaggio della proprietà. Quindi è che i periti devono stimare il fondo allo stato in cui si trova, al momento in cui procedono allo adempimento dell'incarico senza tener conto di trattative amichevoli precorse nè del passato nè dello avvenire, ma solo al presente, al momento attuale, cioè quando il momento della valutazione dei fondi è certo ed immutabile perchè d'ordinario all'esecuzione della perizia segue il decreto di esproprio. E se questo decreto non venisse tosto emanato e volgessero nei fondi mutazioni per cause naturali che ne variassero il valore, sarebbe necessaria una modifica della perizia senza del che la relazione peritale non corrisponderebbe allo stato attuale del fondo come vuole la legge. Nè contrasta alla rettifica della perizia il disposto dell'art. 37 della legge giacchè questo si riferisce a quella perizia che sia la base del decreto di esproprio.

Che un diverso criterio è sconsigliato dai precetti comuni *justa praetia non ex praeterita emptione sed ex praesenti aestimationi constitui corpora secundum rei veritatem aestimanda erunt hoc est secundum praesens, praetium, nec quicquam eorum formali, praetio aestimandum esse sciendum est;* e poi nel caso di opere di grande importanza si dovrebbe riportare il valore a tempi remoti per il che potrebbero anche mancare i dati sufficienti in causa di variazioni sul modo di essere dei fondi, ond'è evidente che si va nel campo dell'ipotetico, dell'irragionevole una volta che si esce dal reale, dal positivo, dal certo, dal presente.

Un argomento favorevole si riscontra nel disposto dell'art. 40 della legge secondo cui, trattandosi di espropriazioni parziali, il giusto prezzo si riferisce allo incirca al tempo dell'occupazione: è questo un criterio dato per la valutazione siccome un metodo di stima, nè v'ha motivo di procedere diversamente nelle espropriazioni totali non essendo l'interpretazione contraria sorretta da alcuna disposizione di legge, nè autorizzata dalla economia di questa mentre contraddice al sistema comunemente adottato di corrispondere un'indennità per il valore attuale dei fondi.

Nè poi le disposizioni degli articoli 24, 25, 26, 48 della legge persuadono in senso contrario. Sta invero che il Prefetto può ordinare il pagamento dell'indennità anche prima dell'emissione del decreto di esproprio, ma questa facoltà va interpretata in relazione al complesso

della legge. Si tratta di definire delle pratiche che potrebbero nel corso del tempo presentare gravi difficoltà, il legislatore ispirato sempre al proposito di ottenere degli accomodamenti, ha creduto che potesse anche ad un tale intento giovare la prontezza nella consegna del denaro onde si è rimesso al potere discretivo dell'Autorità amministrativa di disporre della somma senz'altra formalità pur di poter addivenire ad accordo, ma per ciò è necessario che sia tolta di mezzo ogni contestazione riguardo all'ammontare dell'indennità, la quale deve essere definitiva ed immutabile. In tal senso sono interpretate le disposizioni surriferite nella pratica e dalla più autorevole dottrina; SABBATINI: *Commento alla legge d'espropriazione.* Dalla parte controricorrente si ravvisa influente per l'assunto che essa si propone il disposto dell'art. 37 della legge. Certo tale disposizione non concorda con l'insieme della legge secondo cui l'espropriato deve avere sostanzialmente un patrimonio equivalente giacchè l'espropriazione trasforma non sopprime nè diminuisce la proprietà privata, e difatti quella disposizione non era compresa nel progetto di legge, fu aggiunta allo scopo di impedire le irragionevoli pretese e in considerazione di quanto *ordinariamente* avviene cioè che lo stato dei fondi si mantiene pressocchè costante nel periodo di tempo che corre tra la dichiarazione di pubblica utilità ed il decreto d'esproprio.

Cassa, rinvia etc.

MASSIMARIO.

Personale. — Infortuni sul lavoro — Operaio.

Allo scopo di stabilire se un agente debbasi considerare operaio ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 numero 2 della legge sugli infortuni, devesi tener conto della sola mercede fissa, *e non anche di qualsiasi altra rimunerazione.*

CORTE D'APPELLO DI TORINO, 11 Febbraio 1909. — FARINA.

Personale. — Prevenzione infortuni.

L'art. 30 del Regolamento per le prevenzioni degli infortuni sul lavoro, che fissa la distanza di m. 1,50 dalla più vicina rotaia degli oggetti che sporgono sul livello delle medesime, è inapplicabile alle opere d'arte e agli impianti fissi ferroviari. L'Amministrazione non ha l'obbligo di segnalare, mediante appositi avvisi nelle vetture, o nelle stazioni, specialmente agli agenti ferroviari, la necessità di guardarsi contro i pericoli esistenti lungo le linee.

TRIBUNALE DI MILANO, 22 giugno 1908. — DEL BIANCO.

Personale. — Denuncia di reato — Irresponsabilità dell'Amministrazione.

La pubblica Amministrazione non risponde dei danni che diconsi cagionati da un suo agente col denunziare un reato poscia riconosciuto inesistente dall'Autorità Giudiziaria.

CORTE DI APPELLO DI Roma, 27 settembre 1910. — MONTEFUSCO.

Comunicato

Rendiconto della gestione 1910 della Commissione per gli orfani degli agenti periti a causa del terremoto del 28 dicembre 1908.

La Commissione per gli orfani degli agenti periti in causa del terremoto del 28 dicembre 1908 ha presentato il seguente

Rendiconto della gestione dell'anno 1910

Rimanenza del fondo al 1° gennaio 1910 (veggasi rendiconto pubblicato sul bollettino n. 12-1910)		490.041 32
ENTRATE.		
Nuove oblazioni pervenute durante l'anno:		
1) dal Comitato Torinese pro Orfani del terremoto . .	60 —	
2) dal Personale e da alcuni ferrovieri di Venezia . .	7 67	
3) dal sig. Alberto Almiron di Buenos-Ayres	74 80	
4) dalla signora Bertoli Diamante di Brescia	50 —	
5) Rimanenza degli interessi sulle oblazioni di terzi a favore dei ferrovieri rimaste depositate in conto corrente fruttifero alla Cassa depositi e prestiti fino al giorno della distribuzione	117 78	
Totale nuove oblazioni . . .		310 25
Interessi sul fondo:		
I. Sulle somme depositate alla Cassa depositi e prestiti		
a) 2° semestre 1909	283 98	
b) 1° » 1910	210 —	
c) 2° » 1910 . . . , ...	167 45	
II. Sulle somme investite in cartelle di credito comunale e provinciale		
a) 2° semestre 1909	4.856 25	
b) 1° » 1910	8.981 25	
c) 2° » 1910	8.793 75	
Totale interessi . . .		23.292 68
Totale fondo.		513.644 25

SPESE.

I. Per rette agli Istituti ove sono ricoverati alcuni orfani e spese di corredo	3.283 89	
II. Per sussidi continuativi e straordinari agli orfani, premi d'incoraggiamento, ecc.	14.285 12	
III. Per assegni dotali ad orfane passate a matrimonio od uscite di minorità	1.500 —	
IV. Per impianto tabaccherie, forniture medicinali, rimborso spese di viaggio, cure, ecc.	525 51	
Totale spese . . .		19.604 52
Rimanenza del fondo al 31 dicembre 1910		494 039 73 (*)

(*) La rimanenza di L. 494.039,73 è rappresentata:

1° da L. 469.000 investite in cartelle del credito comunale e provinciale 3,75 %

2° da » 10.000 investite in cartelle del prestito di Roma 3,75 %.

3° da » 15.039,73 in contanti.

Il numero degli orfani che al 31 dicembre 1909 era di 174, durante il 1910 si accrebbe di uno in seguito a nuovo accertamento e diminuì di 7, dei quali cinque raggiunsero l'età maggiore e due emigrarono all'estero.

Si possono inoltre considerare in diminuzione altri 6 orfani che sono stati occupati nella nostra amministrazione, sebbene non abbiano ancora tutti la stabilità dell'impiego.

Al 1° gennaio 1911 si avevano quindi 162 orfani dei quali:

38 sussidiati o ricoverati dal Patronato Regina Elena.

81 sussidiati o ricoverati dalla Commissione.

43 ai quali non è stato dato finora alcun aiuto perchè non in condizioni di bisogno.

Per il 1911 è prevista la spesa di L. 25.400 e cioè:

per sussidi continuativi e straordinari e premi d'incoraggiamento.	L.	16.000
per sussidi dotali	»	5.000
per spese di ricovero di orfani in Istituti d'educazione ed istruzione	»	3.200
per forniture medicinali, cure e aiuti diversi	»	1.200
Totale . . .	L.	25.400
ed un'entrata per interessi sul fondo di	»	18.000
e quindi una diminuzione del fondo di	L.	7.400

Dalla relazione morale della prefata Commissione risulta che al fine di esercitare sugli orfani una continua e diretta vigilanza e di avere, riguardo alle loro effettive condizioni, esatte informazioni, essa nominò nelle varie località ove la maggior parte degli orfani si trovano, dei propri rappresentanti nelle persone di funzionari ed agenti dell'amministrazione, i quali adempiendo il loro ufficio con attività e zelo encomiabili, hanno efficacemente coadiuvato la Commissione stessa completandone l'opera.

ANNO IV - N. 14.

6 APRILE 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. DECRETO *n. 225 del 26 gennaio 1911 concernente il canone annuo da pagarsi dagli impiegati governativi utenti di baracche, padiglioni e fabbricati di proprietà dello Stato esistenti nei Comuni colpiti dal terremoto* . . . . Pag. 181

DECRETI MINISTERIALI *del 29 marzo 1911 relativi a nomine nel Consiglio generale del traffico* . . . . Pagg. 186 e 187

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 89. — Norme per l'applicazione del regolamento per la concessione di biglietti di viaggio approvato col R. D. 31 luglio 1910, N. 628 . . . . Pag. 209

Ordine di Servizio N. 90. — Tariffa locale N. 601 P. V. . . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 91. — Servizio Italo-belga . . . . » 210

Ordine di Servizio N. 92. — Servizi diretti internazionali . . . . » 211

Ordine di Servizio N. 93. — Viaggi a tariffa differenziale A . . . » 213

Ordine di Servizio N. 94. — Estensione di servizio nella Casa cantoniera di Greco . . . . » ivi

Circolare N. 35. — Trasporti per conti dei servizi. Tasse di sosta . » 214

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 105

Roma, aprile 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Errata-Corrige

—

Nel testo **dell' Ordine di Servizio N. 25-1911** alla penultima riga, leggasi *Serie XI* invece di *Serie IX.*

Sull'allegato **alle Circolari N. 27, 28 e 29-1911** in luogo di *Ventimiglia per Camrosso* porre *Ventimiglia per Camporosso.*

R. DECRETO *n. 225 del 26 febbraio 1911 concernente il canone annuo da pagarsi dagli impiegati governativi utenti di baracche, padiglioni e fabbricati di proprietà dello Stato esistenti nei Comuni colpiti dal terremoto* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;
Vista la legge 30 dicembre 1910, n. 910;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;
Udito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli impiegati governativi, utenti di vani di baracche, padiglioni e fabbricati di proprietà dello Stato o messi a sua disposizione da Governi esteri e da Comitati nei Comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908, debbono pagare, a partire dal 1° marzo 1911, un canone annuo, che verrà riscosso a rate mensili posticipate, a mezzo di ritenuta sugli stipendi.

Il ministro dei lavori pubblici con suo decreto e, per le baracche e i fabbricati di pertinenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie stesse, stabiliranno l'ammontare del canone da riscuotere per l'uso delle varie categorie di baracche, padiglioni e fabbricati, di cui al precedente comma.

Art. 2.

Nel verbale d'immissione in possesso delle baracche, dei padiglioni e dei fabbricati, da redigersi a cura dei capi dei sin-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 73 del 28 marzo 1911.

goli uffici locali o di un loro delegato e da sottoscriversi dall'impiegato concessionario in segno di accettazione, sarà indicato l'ammontare del canone mensile, stabilito nel modo di cui al presente articolo, per i vani di baracca, di padiglioni o di fabbricato, oggetto della concessione.

Le eventuali contestazioni sulla categoria assegnata alla baracca, al padiglione o al fabbricato saranno decise in via definitiva dal prefetto della Provincia, sentito il parere dell'Ufficio del genio civile, e per il personale ferroviario dal Capo compartimento, sentito il Comitato d'esercizio.

Art. 3.

I verbali di immissione in possesso saranno, a cura dei capi dei singoli Uffici locali, trasmessi, per mezzo dell'Intendenza di finanza della Provincia, all'Amministrazione centrale, da cui l'impiegato dipende, la quale disporrà la ritenuta sugli stipendi degli utenti stabilita dall'art. 1, mediante l'emissione del conseguente ruolo di variazione.

Per le baracche e i fabbricati dell'Amministrazione ferroviaria saranno invece rimessi agli Uffici, che provvedono alla emissione dei ruoli-paga, i quali Uffici effettueranno la ritenuta di cui sopra, nei modi d'uso.

Art. 4.

Il prodotto dei canoni dovrà da ciascuna Amministrazione governativa essere versato nell'entrata del Tesoro per essere poi reintegrato al conto corrente.

Il prodotto, però, dei canoni per baracche o padiglioni costruiti o donati da Governi esteri o da Comitati di soccorso sarà da ciascuna Amministrazione, dopo detratte le spese di manutenzione, versato alla Congregazione di carità del Comune, in cui le baracche o i padiglioni si trovano.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato tratterrà a reintegro del proprio bilancio i canoni delle baracche, padiglioni e fabbricati da essa costruiti, ma dovrà versare, come le altre Amministrazioni, rispettivamente nell'entrata del tesoro e alla Congregazione di carità, quelli per baracche o padiglioni

costruiti a cura del Ministero dei lavori pubblici o costruiti o donati da Governi esteri e da Comitati ed occupati da propri agenti

Art. 5.

Cessata per qualsiasi ragione l'occupazione della baracca, del padiglione o del fabbricato, in contraddittorio con l'interessato o con un suo delegato sarà, a cura del capo del competente ufficio locale, redatto apposito verbale da trasmettersi all'Intendenza di finanza della Provincia, la quale ne darà notizia all'Amministrazione centrale competente, e, per il personale ferroviario, all'ufficio che emette il ruolo-paga dell'agente perchè dispongano la cessazione della ritenuta.

Art. 6.

Nel caso di occupazioni inferiori al mese, il canone per l'uso della baracca, del padiglione o del fabbricato sarà calcolato in ragione di tanti trentesimi dell'ammontare mensile per quanti sono i giorni dell'effettiva occupazione.

Art. 7.

Gli impiegati concessionari di vani di baracche, di padiglioni o di fabbricati debbono curarne la regolare ordinaria manutenzione ed è loro vietato di locarli, o di cederne l' uso totale o parziale.

L'osservanza delle disposizioni di cui al precedente comma sarà curata dai capi dei singoli Uffici locali.

I danneggiamenti alle baracche, ai padiglioni o ai fabbricati causati da negligenza dei singoli concessionari, saranno a questi addebitati su notule liquidate in modo definitivo dal prefetto e, pei ferrovieri, dal capo compartimento, e il relativo ammontare sarà trattenuto, anche ratealmente, sullo stipendio dei concessionari medesimi.

Art. 8.

La concessione delle baracche, dei padiglioni e dei fabbricati è sempre revocabile per decreto del prefetto o, per i ferrovieri, per disposizione del capo compartimento su proposta del capo dell'Ufficio locale, cui il funzionario o l'agente appartiene.

Contro il decreto del prefetto e contro la disposizione del capo compartimento è ammesso ricorso rispettivamente al Ministero dei lavori pubblici o alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato entro il termine di 15 giorni dalla notifica del decreto, o della disposizione.

Il provvedimento del Ministero o della Direzione generale è definitivo.

L'esecuzione dei decreti o delle disposizioni dichiaranti la revoca è affidata agli agenti della forza pubblica.

Art. 9.

Gli agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali è concesso l'alloggio gratuito in base alle disposizioni sulle competenze accessorie approvate col R. decreto 22 luglio 1906, n. 407, sono esenti dal pagamento del canone, di cui all'art. 1 del presente decreto, e non ricevono, dal 1° marzo 1911, i pro-alloggi, di cui all'art. 118 delle disposizioni suddette.

Tuttavia gli agenti contemplati nell'art. 115 delle disposizioni medesime ricevono la differenza fra l'importo del pro-alloggio ed il canone attribuibile all'alloggio che gratuitamente occupano, quando questo canone risulti inferiore.

Parimente potranno essere esonerati dal pagamento del canone, di cui all'art. 1 del presente decreto, gli impiegati delle altre Amministrazioni dello Stato, ai quali il titolo all'alloggio gratuito sia riconosciuto da decreto del ministro competente, emesso d'intesa col ministro dei lavori pubblici.

Art. 10.

Le disposizioni del presente decreto potranno essere applicate ai militari e funzionari tutti dell'Amministrazione militare utenti di vani di baracche, padiglioni e fabbricati in pro-

prietà od in uso dello Stato, mediante decreto Reale, che stabilirà anche le modalità relative alla fissazione del canone ed alla esazione del medesimo.

Art. 11.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e de decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 febbraio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI.
SACCHI.
TEDESCO.

Visto, *Il Guardasigilli:* FANI.

DECRETO MINISTERIALE *del 29 marzo 1911 relativo a nomine nel Consiglio generale del Traffico*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63, lett. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

DECRETA:

I signori Cav. di Gran Croce Ing. Giovanni de Gregorio, Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e Comm. Ing. Giuseppe Muttoni, Ispettore generale all'Ufficio speciale delle ferrovie, sono confermati quali rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici nel Consiglio generale del traffico.

In rappresentanza dello stesso Ministero dei lavori pubblici è anche nominato membro del Consiglio predetto il Gr. Uff. Avv. Raffaele Manganella, Ispettore generale preposto alla direzione dell'Ufficio speciale delle ferrovie.

Roma, addì 29 marzo 1911.

Il Ministro
SACCHI.

Decreto ministeriale *del 29 marzo 1911 relativo a nomine nel Consiglio generale del Traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lett. *b*), e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Sulla designazione del ministro di agricoltura, industria e commercio;

Decreta:

I signori Comm. Ing. Luigi Belloc e Prof. Giovanni Montemartini sono confermati quali rappresentanti del Ministero di agricoltura, industria e commercio nel Consiglio generale del traffico.

Roma, 29 marzo 1911.

Il Ministro
Sacchi.

Ordine di Servizio N. 89. (Servizio I).

Norme per l'applicazione del regolamento per la concessione di biglietti di viaggio approvato col R. D. 31 luglio 1910, N. 628.

In relazione all'accenno contenuto nell'Ordine di Servizio N. 267 del 1910, si pubblicano, allegate al presente, le norme di applicazione del regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Tali norme annullano e sostituiscono quelle relative al regolamento del 1905, già abrogato, nonchè tutte le disposizioni fin qui emanate pel personale delle ferrovie dello Stato, con ordini generali, ordini di servizio, circolari e lettere, in materia di biglietti di viaggio sulle ferrovie stesse che si concedono al detto personale, ad eccezione delle disposizioni (O. S. N. 61-1907 e relative circolari) che si riferiscono alla concessione dei biglietti speciali di abbonamento a prezzo ridotto e che perciò rimangono ancora in vigore.

Ordine di Servizio N. 90. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 64-1911).

Dal 16 aprile 1911 la tariffa locale N. 601 P. V., serie A, B, C e D, sarà estesa ai trasporti di «vetrerie di fabbricazione nazionale», in partenza dalla stazione di Pescara ed in destinazione di quelle di tutta la rete dello Stato.

In conseguenza di ciò, nella intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 91. (SERVIZIO VIII).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 78-1911).

Con effetto dal 15 marzo 1911 è stato attivato, nel servizio diretto italo-belga, il prezzo speciale di fr. 14,88 applicabile a trasporti di merci a grande velocità ed a vagone completo di almeno 5000 kg., in provenienza o destinazione di Ostenda transito, per la via di Chiasso.

Detto prezzo sarà pertanto da esporsi a pag. 198 della tariffa italo-belga, sotto il prezzo normale di L. 23,85 della classe 1 Grande velocità, risultante per la relazione Ostenda transito-Chiasso con un richiamo alla seguente nota:

« Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di merci a G. V. ed a vagone completo di almeno 5000 kg. ».

A pag. 40 della stessa tariffa (Nomenclatura e classificazione delle merci ristampatasi col 4° supplemento) di fronte alla voce N° 171 *Merci in genere*, nella seconda colonna della classificazione, di fianco alla indicazione della classe « 1ª (1) » sarà da esporsi il richiamo « (4) » riportando appiedi della pagina la seguente nota:

(4) Pei trasporti a grande velocità ed a vagone completo di almeno 5000 kg. in transito del Belgio, vedansi prezzi speciali nella tariffa.

Col 1° aprile è entrato in vigore un 7° supplemento alla tariffa diretta italo-belga, il quale comprende alcune modificazioni alla Parte I A (Disposizioni regolamentari), nonchè alla Tariffa eccezionale pei carboni sulle quali ultime varianti si richiama in modo speciale l'attenzione delle stazioni.

Detto supplemento verrà, come di consueto, distribuito dall'Ufficio contabilità riassuntiva prodotti di Firenze, alle stazioni ed uffici interessati, con una sosta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di cent. 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Ordine di Servizio N. 92. (SERVIZIO VIII).

Servizi diretti internazionali.

Col 15 aprile 1911 le stazioni di Milano S. Cristoforo e Roma S. Lorenzo verranno ammesse ai diversi servizi diretti con l'estero qui sotto specificati, nelle cui rispettive tariffe le stazioni stesse saranno da introdursi con le distanze e le indicazioni per ciascuna di esse qui appresso indicate:

Servizio italo-germanico.

S.	Milano S. Cristoforo (77 bis)	—	—	63	199	—
S.	Roma S. Lorenzo (112)	p.	732	—	623	—

Servizio itato-svizzero.

S.	Milano S. Cristoforo (77 bis)	3	—	63	114	154
S.	Roma S. Lorenzo (112)	4	p.	695	732	758

Servizio italo-belga.

S.	Milano S. Cristoforo (77 bis)	—	—	63
S.	Roma S. Lorenzo (112)	p.	732	—

Servizio italo-austro-ungarico.

Milano S. Cristoforo (77 bis)	—	199	444	394	7
Roma S. Lorenzo (112)	p.	623	783	733	6

(77 *bis*). La stazione di Milano S. Cristoforo è abilitata soltanto ai trasporti di merci in genere a piccola velocità ed a vagone completo da o per le Ditte che hanno binari di raccordo con la stazione stessa.

In sostituzione della corrispondente nota che figura attualmente nell'elenco:

(112) Il servizio nelle stazioni di Roma è regolato come segue:

Roma Porta Maggiore è abilitata soltanto ai trasporti di velocità ordinaria ed a vagone completo per conto degli stabilimenti raccordati, esclusi però i trasporti a piccola velocità accelerata ed i veicoli.

Roma S. Lorenzo è abilitata al solo servizio della piccola velocità ordinaria, esclusi i trasporti a piccola velocità accelerata ed i veicoli.

Roma Termini, Roma Trastevere e *Roma Tuscolana* sono abilitate a tutti i servizi.

Le merci vincolate a Dogana, tanto a grande che a piccola velocità, sono sempre ed esclusivamente da inviarsi a *Roma Termini.*

Roma Termini è anche stazione di allacciamento colla ferrovia Roma-Albano-Nettuno; *Roma Trastevere* colla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

Le spedizioni indirizzate a Roma senz'altra indicazione, saranno inviate a *Roma Termini* se trattasi di merci a grande velocità o di merci a piccola velocità vincolate a dogana; a *Roma S. Lorenzo* se trattasi di merci a piccola velocità ordinaria sciolte da vincolo doganale.

Servizio fra le ferrovie italiane e quelle francesi da Parigi a Lione ed al Mediterraneo.

(*Edizione 1° gennaio 1907*).

Milano S. Cristoforo (77 bis)	31	13	–	154	251	299
Roma S. Lorenzo (112)	2	3	p.	758	772	657

(77 *bis*). La stazione di Milano S. Cristoforo è abilitata soltanto ai trasporti di merci in genere a piccola velocità ed a vagone completo da o per le Ditte che hanno binari di raccordo con la stazione stessa.

In sostituzione della corrispondente nota che figura attualmente nell'elenco:

(112) Il servizio nelle stazioni di Roma è regolato come segue:

Roma S. Lorenzo è abilitata al solo servizio della piccola velocità ordinaria, esclusi i trasporti a piccola velocità accelerata ed i veicoli.

Roma Termini, Roma Trastevere e *Roma Tuscolana* sono abilitate a tutti i servizi.

Le merci vincolate a dogana, tanto a grande che a piccola velocità, sono sempre ed esclusivamente da inviarsi a *Roma Termini.*

Roma Termini è anche stazione di allacciamento con la ferrovia Roma-Albano-Nettuno; *Roma Trastevere* colla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

Le spedizioni indirizzate a Roma, senz'altra indicazione, saranno inviate a *Roma Termini* se trattasi di merci a grande velocità o di merci a piccola velocità vincolate a dogana; a *Roma S. Lorenzo* se trattasi di merci a piccola velocità ordinaria sciolte da vincolo doganale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 93. (SERVIZIO VIII).

Viaggi a tariffa differenziale A

(Vedansi Ordini di Servizio N. 60-1908, 113-1908, 17-1911 e 71-1911).

Nel prospetto delle deviazioni annesso all'Ordine di servizio N. 60-1908 devono essere praticate le aggiunte seguenti:

DA	A	Via più breve	Deviazione	Km. di maggior percorso
o viceversa				
Castel Bolognese	**Ferrara**	Lugo Lavezzola	Bologna	11

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 94. (SERVIZIO VII).

Estensione di servizio nella Casa cantoniera di Greco.

La Casa cantoniera di Greco, della linea Milano-Chiasso, è stata abilitata ai trasporti a P. V. O. a vagone completo di merci e materiali per conto della « Compagnia internazionale delle carrozze con letti e dei Grandi espressi europei », alle condizioni di cui all'avvertenza *C* a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato — edizione 1° luglio 1908, — senza bisogno però della preventiva autorizzazione per l'eseguimento dei trasporti stessi.

Di conseguenza a pagina 45 del detto Prontuario di contro al nome dellla Casa cantoniera di Greco, si dovrà aggiungere, nella colonna 10, la lettera *O*, con il richiamo (11) e riportare a pie' di pagina l'annotazione seguente:

« (11) Limitatamente ai trasporti a vagone completo di « merci e materiali per conto della Compagnia internazionale « delle carrozze con letti e dei grandi espressi europei » se- « condo le norme stabilite dall'avvertenza *C* a pag. 5, senza « bisogno però della preventiva autorizzazicne ».

Inoltre nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio — 1° ottobre 1910 — parte seconda, a pag. 8 di fianco al nome di Greco si dovrà sostituire l' indicazione ***L B*** con « *L O-ga* ».

Si dovrà, poi, nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle gestioni merci a piccola velocità ordinaria, sostituire, di contro al nome della Casa cantoniera di Greco, l'attuale distanza con quella di Sesto S. Giovanni se l'istradamento risulta indicato per la via di Milano, o con quella di Milano Porta Garibaldi negli altri casi.

Alla nuova distanza di Greco dovrà essere esposto il richiamo (*) alla seguente nota da riportarsi in calce:

« (*) Distanza virtuale ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 35. (Servizio VI e VII).

Trasporti per conto dei Servizi — Tasse di sosta.

(Vedi Ordine di servizio N. 237-1910).

In considerazione dell'ubicazione di gran parte dei Magazzini approvvigionamenti e dei Depositi combustibili, i cui binari di accesso non trovansi allacciati direttamente a quelli della stazione ma delle locali Officine o dei Depositi locomotive, ed anche per difficoltà di manovre che si verificano in diverse altre località, allo scopo di determinare la responsabilità delle

soste dei carri che fanno carico al Servizio VI, a sensi dell'Ordine di Servizio N. 237-1910 si prescrive quanto appresso

1° La stazione darà avviso al Magazzino, all'Agenzia o al Deposito Combustibile, col mod. *G*-40 del giorno ed ora in cui i carri vengono introdotti nei binari di spettanza delle predette località, ritirando ricevuta sul duplo del modulo anzidetto ;

2° Il Magazzino, Agenzia o il Deposito C., darà avviso a sua volta alla stazione col mod. *F*-111 del giorno ed ora in cui i carri vengono messi a disposizione del traffico, perchè vuoti o da spedire altrove, ritirando del pari ricevuta sul duplo del modulo stesso.

In entrambi i tagliandi del mod. *F*-111 dovrà risultare, a firma del titolare del Magazzino, dell'Agenzia o del Deposito *C*, la giustificazione dell'eventuale ritardo nella resa dei carri, a sensi dell'art. 117 delle Tariffe;

3° Ove a seguito di richiesta, di cui al punto 2° del predetto Ordine di Servizio N. 237, la stazione debitamente preavvisata abbia a concedere al Magazzino o al Deposito C., di servirsi per il carico di materiali dei medesimi carri stati di già introdotti per lo scarico, ciò dovrà di massima risultare da apposita annotazione sui medesimi avvisi mod. *G*-40 in precedenza emessi dalla stazione, per l'introduzione dei carri carichi;

4° I Magazzini, Agenzie e Depositi C., allegheranno alle notifiche delle soste dei carri i dupli dei rispettivi mod. *G*-40 e *F*-111 e ne faranno invio all'Ufficio Economato di Torino fornendo le necessarie giustificazioni;

5° Nulla resta innovato sull'obbligo del rilascio della firma per quietanza sul libro di svincolo delle spedizioni moduli *I*-406, in conformità dell'art. 16 dell'Ordine di Servizio N. 50-1909.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Merci infiammabili - perdita - avarie - responsabilità.

La classificazione delle merci fra le materie infiammabili contemplate dall'allegato 9 *delle Tariffe ferroviarie costituisce una presunzione* juris et de jure *della qualità così loro attribuita.*

In base al disposto dell'art. 31 *n.* 4 *ed ultimo capoverso della Convenzione di Berna, la perdita delle merci infiammabili si presume che siasi verificata per la stessa natura di tali cose pericolose - fino a prova contraria.*

Il rifiuto ed il divieto opposti dall'avente diritto di addivenire al pagamento del dazio e della multa, posti a carico della merce in corso di trasporto internazionale e di sottoporre almeno il relativo quesito al giudizio del Ministero delle finanze costituiscono un caso di forza maggiore, che esonera le Ferrovie da qualunque responsabilità per le avarie toccate alle merci durante la forzata loro sosta in una stazione intermedia.

CASSAZIONE TORINO — Udienza 22 giugno 1910 - Ostermann, P. P.; Scotti, est.; P. M. (concl. conf.). — BISCO c. FERROVIE DELLO STATO.

Fatto. Nell'8 agosto 1908 l'industriale Luigi Bisco da Sarnico svincolava alla stazione di Ala un vagone a lui diretto da Granica (Polonia Russa), contenente 54 barili di olio di trementina, e lo faceva proseguire al suo indirizzo alla stazione di Paratico. All'arrivo in Verona la merce subì la visita doganale, ed elevatosi il dubbio che contenesse olii minerali, fu trattenuta in stazione.

L'agente doganale di Verona, a mezzo del capo stazione di Paratico, diede avviso del fermo al Bisco, il quale rispose che egli si era accertato che la merce non era altro che olio di trementina e non conteneva olii minerali, che si opponeva a qualsiasi pretesa di dazio, di deposito o di multa, ed intimava alla Ferrovia di fare

eseguire il trasporto a scanso di reclamo. Qualche giorno dopo, e cioè il 31 agosto, la merce, sempre giacente alla stazione di Verona, prese fuoco, ed i 54 fusti rimasero completamente distrutti.

Nel successivo 25 ottobre Bisco, avuto notizia dell'incendio, reclamò in via amministrativa chiedendo il pagamento della merce ed il risarcimento dei danni; non avendo ciò ottenuto, con citazione 28 aprile 1909 evocò l'Amministrazione ferroviaria in giudizio avanti al Tribunale di Brescia, chiedendo la sua condanna al pagamento di L. 9206,40, importo della merce e dei fusti, cogli interessi commerciali, nonchè al risarcimento dei danni da liquidarsi in separata sede.

L'Amministrazione delle Ferrovie eccepiva innanzi tutto la carenza d'azione nel Bisco, sostenendo che la sua designazione a destinatario non bastava ad attribuirgli il diritto di esercitare le azioni derivanti dal contratto di trasporto; in merito invocava le risultanze del processo verbale, elevatosi a Verona, e da cui emergeva che cinque barili erano semivuoti, che tutti gli altri più o meno spandevano e che la loro condizione era tale da non potere nemmeno procedersi alla pesatura onde non provocare maggiore spandimento, e che i barili non erano di sufficiente resistenza in relazione al liquido che trasportavano.

Soggiungeva che avendo voluto il Bisco rifiutarsi recisamente ad ogni trattativa colla Dogana, la quale aveva impedito il proseguire della spedizione, le Ferrovie, che già lo avevano diffidato che trattandosi di liquido infiammabile non potevano farne lo scarico nei magazzini, non potevano avere incontrato alcuna responsabilità per l'avvenuto incendio.

Il Tribunale, rigettata l'eccezione di carenza d'azione, osservò in merito che pure essendo certo che l'Amministrazione ferroviaria per l'articolo 10 della convenzione di Berna agisce di fronte agli uffici doganali come mandataria dello speditore, e quindi deve pur adempiere a tutte le operazioni di dogana richieste, rispondendo della propria colpa, tuttavia, di fronte alla circostanza che le difficoltà frapposte dall'autorità doganale dipendevano da irregolarità o frode di cui era imputato il mittente, il vincolo in tal caso imposto dalla Dogana equivaleva a caso di forza maggiore, e la Ferrovia doveva dirsi sollevata da responsabilità coll'aver fatto alla Dogana dichiarazione di merce conforme a quella fatta dal mittente e coll'aver dato avviso al destinatario della sorta contestazione soggiungeva che

l'articolo 31 della convenzione di Berna derogando al disposto dell'articolo 30 per le merci spedite con imballaggio difettoso, invertiva in tal caso l'onere della prova, cosicchè, lungi dall'essere la Ferrovia che doveva provare le cautele usate, avrebbe dovuto il Bisco dimostrare la colpa delle Ferrovie, e non avendo il Bisco provato che la perdita era alla colpa della Ferrovia dovuta, mentre restava la presunzione che i barili si fossero incendiati per la loro difettosa condizione e per la natura della merce, assolveva in conseguenza di ciò l'Amministrazione delle Ferrovie dalle attrici domande.

Contro questa sentenza interpose appello Bisco, chiedendo l'accoglimento delle sue domande e deducendo in subordine un capo di perizia diretto a stabilire se l'olio di trementina possa prender fuoco indipendentemente dal diretto contatto di una fiamma, e se dei barili contenenti tale sostanza presentino normalmente ed in qual grado ed in quali circostanze il pericolo di incendiamento.

La Corte d'appello di Brescia non accolse tale appello, e confermò pienamente la pronuncia del Tribunale colla sentenza di cui ora Bisco chiede l'annullamento per 4 mezzi resistiti dall'Amministrazione ferroviaria con regolare controricorso.

All'udienza d'oggi, dopo la relazione della causa fatta dal consigliere Scotti, gli avvocati delle parti hanno svolto in diritto le ragioni dei rispettivi clienti ed il Pubblico Ministero ha concluso pel rigetto del ricorso.

MEZZO I. *Violazione degli art.* 360 *n.* 6 *e* 517 *n.* 2 *e* 6 *Codice proc. civile.* Dice Bisco nel suo ricorso che avendo egli dedotto una perizia per stabilire se l'olio di trementina possa prender fuoco indipendentemente dal diretto contatto di una fiamma, e se dei barili contenenti tale sostanza presentino normalmente ed in qual grado ed in quali circostanze il pericolo d'incendio, la Corte di Brescia avrebbe violato il precetto della motivazione ed omesso di pronunciare sopra tal capo di domanda.

Però lo stesso ricorso deve riconoscere che la sentenza contiene un periodo così concepito: « le prove proposte per le ragioni che si sono addotte non sono ammissibili », il che obbliga ad esaminare se realmente sussistano nella sentenza ragioni addotte che, collegandosi alla frase ora riportata, possano costituire un'esauriente motivazione del rigetto della proposta perizia la cui pronuncia, dato

il periodo premesso, sarebbe in ogni modo compresa nel periodo del dispositivo « respinta ogni contraria istanza ed eccezione ».

Ed allora basta rilevare come in tutto il contesto della sentenza la Corte abbia sempre manifestato il concetto di voler considerare l'olio di trementina come sostanza la cui qualità di infiammabile sia indispensabile ed abbia tale concetto riaffermato rilevando che esso si trova annoverato nella nostra tariffa speciale tra le materie infiammabili di seconda categoria; cosicchè, costituendo la classificazione delle materie fatte nella tariffa ferroviaria una presunzione *juris et de jure* della qualità così loro attribuita, era evidente che il riconoscimento dell'incendiabilità dell'olio di trementina espresso per tal modo nella sentenza costituiva logicamente quella « ragione addotta » cui la Corte si riferiva dicendo inammessibile la prova addotta, fra cui quella perizia che ad altro non tendeva che a contestare appunto all'olio di trementina la qualità di incendiabile.

Non sussiste adunque alcuno dei due vizi attribuiti alla sentenza di Brescia da questo primo mezzo.

Mezzo II e III — *Violazione dell'art.* 9 *della Convenzione internazionale di Berna del* 14 *ottobre* 1890, *promulgata in Italia colla legge* 15 *dicembre* 1892, *N.* 710 — *Violazione degli art.* 393, 399 *e* 400 *Codice di Commercio, in relazione agli art.* 95 *e* 135 *delle tariffe e condizioni per trasporti sulle Ferrovie dello Stato sanzionate colle leggi* 27 *aprile* 1885, *N.* 3048, 22 *aprile* 1905, *N.* 137, 12 *luglio* 1905, *N.* 332 *e* 7 *luglio* 1907, *N.* 429 — *Violazione dell'articolo* 31 *delle suddette Convenzioni di Berna in relazione all'articolo* 186 *lettera C della tariffa succitata — Violazione degli articoli* 360 *n.* 6 *e* 517 *n.* 2 *Cod. procedura civile.* — La Corte di Brescia confermò la sentenza appellata ritenendo che al Bisco spettava di provare, e non avesse provato, la colpa delle Ferrovie basandosi sopra due distinti ordini di motivi ciascuno per sè stante; disse cioè che a termini dell'art. 31 della Convenzione di Berna sorgeva la presunzione di irresponsabilità delle Ferrovie per l'incendio verificatosi di merce per sua natura esposta a tale pericolo; che inoltre, il constatato difetto d'imballaggio faceva pure presumere la colpa dello speditore, a cui spettava quindi di giustificarsi provando a sua volta la colpa dell'Amministrazione ferroviaria.

A queste due distinte ragioni del decidere corrispondono i mezzi 2° e 3° del ricorso, dei quali si richiederebbe quindi l'acco-

glimento contemporaneo per ottenere l'annullamento della sentenza dacchè, se una delle due motivazioni rimane, la sentenza si reggerebbe su quella. Ma basta il richiamo al preciso tenore dell'art. 81 della Convenzione di Berna per conoscersi come a torto il ricorrente ne sostenga l'avvenuta violazione.

Detto articolo, dopo avere stabilito che « le chemin de fer n'est pas responsable » .... 4° de l'avarie survenue aux marchandises, qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avarieés, notamment à la suite de brisrouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication et deperdition, en tant que l'avarie est resultée de ce danger ». Soggiunge nel suo ultimo capoverso: « si en égard aux circostances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes summentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moin que l'ayant droit n'établisse le contraire ».

Ora, se la Corte di Brescia, dopo aver affermato giustamente, e di ciò ci siamo occupati parlando del I mezzo, che la merce contenuta nei barili diretti al Bisco, era di sua natura infiammabile, e che inoltre i barili spandevano secondo le risultanze del verbale degli agenti ferroviari, richiamando il citato art. 31 ne conclude che « quando avviene la perdita di tali cose pericolose, si presume che siasi verificata per loro stessa natura sino a prova contraria » non ha fatto che applicare esattamente e correttamente il capoverso di detto articolo, dacchè non può porsi in dubbio che le circostanze di fatto della qualità di infiammabile della merce e del suo stato di spandimento rendesse quanto meno possibile che l'incendio ne fosse il risultato (l'avarie a pu résulter de l'une des causes summentionnées); di modo che logicamente la Corte continua scrivendo: « dal Bisco adunque si dovrebbe provare che l'incendio avvenne per « colpa dell'amministrazione ; e siccome tal prova non viene offerta, « così legalmente si presume che l'olio di trementina siasi incendiato « per causa della sua stessa natura ».

Nè sta l'appunto di mancata motivazione in quanto la sentenza non abbia dimostrato il nesso di causa ad effetto tra le qualità pericolose della merce e l'evento dell'incendio. Il precetto della motivazione va osservato ed inteso *cum granu salis* e pare evidente che quando si è accertato da una parte l'esistenza di una materia infiammabile, dall'altra l'avvenuto incendio della materia stessa, sia *in re*

ipsa e non occorrano ulteriori dimostrazioni per dedurne il nesso fra la qualità della merce e l'avvenimento, al solo effetto poi di stabilire la possibilità.

E neppure è giusto l'appunto che la Corte non abbia « avver-« tito che colla deduzione della perizia contenuta nelle conclusioni « subordinate di Bisco, questi tendeva a distruggere l'eventuale pre-« sunzione di irresponsabilità del vettore, e in modo speciale il nesso « di causa ad effetto tra l'incendiamento dell'acqua ragia e le sue « qualità intrinseche » perchè la perizia tendeva a negare nell'acqua ragia la qualità di infiammabile, qualità che, come si è sopra dimostrato, esiste in essa per presunzione *juris et de jure*, non suscettibile quindi di prova contraria.

MEZZO IV. *Violazione degli articoli* 10 *e* 20 *della Convenzione di Berna* 14 *ottobre* 1890 *e degli articoli* 400 *Codice Comm.* 1224 *e* 1843 *Cod. Civ.* — Dice in questo mezzo la difesa del Bisco che la Ferrovia avrebbe dovuto adempiere le formalità doganali, sia pure colle riserve del caso, e far proseguire la merce a destinazione e ciò secondo la linea di condotta tracciata dal Bisco alle Ferrovie nella sua lettera 22 agosto 1908, colle parole: « Pensi ora la Fer-« rovia ad eseguire il trasporto come deve, a senso del suo reclamo « per tardata resa ».

E per avere la Corte di Brescia respinto questo suo sistema di difesa, denunzia ora Bisco la violazione degli articoli di legge in epigrafe indicati i quali articoli però non possono dalla sentenza denunciata essersi violati, perchè indipendente dalle disposizioni in essa contenute è la ragione per cui la Corte non ritenne avesse obbligo la Ferrovia di far proseguire la merce e quindi non fosse in colpa per la continuata sua giacenza alla stazione di Verona.

La sentenza invero richiama non solo il periodo della lettera di Bisco or ora riportato, ma anche le altre parti della lettera stessa che nel ricorso sono volentieri dimenticate, e cioè: « Mi oppongo « perciò recisamente a qualsiasi ingiustificata pretesa di dazio, di de-« posito, di multa, come pure non intendo di sottoporre alcun que-« sito al Ministero che per me è affatto insussistente, ripetendo che « l'olio di trementina è esente e la merce è olio di trementina e nul-« l'altro ».

E' perciò che il Tribunale aveva già osservato che sebbene la Ferrovia dovesse adempiere a tutte le operazioni doganali, in tal

caso il vincolo imposto dalla dogana equivaleva a caso di forza maggiore.

La Corte osserva a sua volta che Bisco colla sua lettera, rifiutando che fosse fatto alcun deposito, si era messo in condizioni di dover egli trattare cogli agenti doganali e persuaderli a lasciar libera la merce prima di insistere per l'inoltro a Paratico e concludeva « ripetendo ancora una volta che per colpa sua rimase giacente la merce nella Stazione di Verona. Egli doveva liberarla « dal vincolo doganale, e se lo avesse fatto, la merce sarebbe stata « inoltrata e rimessa a destinazione ».

La Corte dunque sostanzialmeute ritenne che la lettera del Bisco contenesse nella sua seconda parte una ingiunzione ingiusta alla Ferrovia, in quanto il rifiuto e divieto di addivenire a pagamento di dazio, di multa, e perfino di sottoporre il quesito al Ministero, metteva la Ferrovia nell'assoluta impossibilità materiale di far proseguire la merce, ossia implicitamente in quel caso di forza maggiore a cui aveva alluso la sentenza dei primi giudici.

Non si trattava quindi più di applicare gli articoli 10 e 20 della Convenzione di Berna o quegli altri del Codice di commercio e civile, ma dall'esecuzione di ordini dati dallo stesso Bisco, ordini ed istruzioni che erano stati la causa diretta della giacenza della merce a Verona, non imputabile quindi all'Amministrazione ferroviaria.

Anche questo mezzo devesi perciò al pari degli altri rigettare.

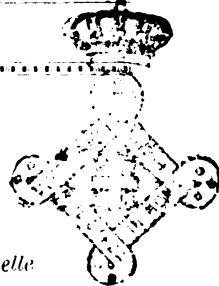
Pe questi motivi la Corte rigetta, ecc.

Anno IV - N. 15.

13 Aprile 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. Decreto *n. 246 del 23 febbraio 1911, per l'applicazione delle tariffe ferroviarie sui tronchi delle linee complementari a sezione ridotta della Sicilia* . . . . Pag. 189

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 95. — Aumenti di portata di alcuni carri Poz » 217
Ordine di Servizio N. 96. — Tariffa locale N. 222 P. V. . . . . . . » ivi
Ordine di Servizio N 97. — Servizio Italo-svizzero . . . . » 218
Ordine di Servizio N. 98. — Servizio Italo-germanico . . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 99. — Trasporti di materie pericolose e nocive » 220
Ordine di Servizio N. 100. — Compilazione delle matrici degli scontrini dei libretti per viaggi dei militari, degli impiegati governativi e delle loro famiglie . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 101. — Servizio cumulativo con la Sardegna » 221
Ordine di Servizio N. 102. — Ammisione al servizio cumulativo di alcuni raccordi industriali della ferrovia Iseo-Edolo della Società nazionale di Ferrovie e Tramvie . . . . » 222
Ordine di Servizio N. 103. — Servizio di corrispondenza pei trasporti con la ferrovia Ponte di Nossa-Clusone esercitata dalla Società Generale di ferrovie economiche . . . . » 223

Roma, aprile 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 104. — Servizio Italo-belga . . . . Pag. 225
Ordine di Servizio N. 105. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . » 227

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Circolare N. 38. — Servizi diretti coll'estero che durante l'estate 1911 devono essere effettuati con materiale **F. S.** . . . . Pag. 15

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 113

R. DECRETO *n. 246 del 23 febbraio 1911, per l'applicazione delle tariffe ferroviarie sui tronchi delle linee complementari a sezione ridotta della Sicilia.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 6 e 9 della legge 9 luglio 1905, n. 413, riguardante provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari;

Visto l'art. 15 della legge 21 luglio 1910, n. 580, che autorizza, in via provvisoria, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad esercitare le dette ferrovie;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907; n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse alla industria privata, l'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372, portante modificazioni alla legge anzidetta;

Visto il Nostro decreto 2 giugno 1910, n. 295, col quale furono approvate le tariffe da applicarsi sui tronchi Castelvetrano-Partanna e Castelvetrano-Selinunte delle linee complementari della Sicilia.

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sui tronchi delle linee complementari a sezione ridotta della Sicilia, il cui esercizio sarà assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato posteriormente alla data del presente decreto, saranno applicate, per i trasporti delle persone e delle

cose, le condizioni e le tariffe in vigore sulle linee della ex-rete sicula (edizione maggio 1907 e successive appendici) con la riduzione del venticinque per cento, estensibile alle tasse minime per spedizione, ma non ai diritti fissi, nè alle tasse accessorie.

Da tale riduzione restano esclusi i trasporti di persone e di cose che si eseguiscono in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, per i quali trasporti varranno, anche per i detti tronchi, le tariffe e condizioni vigenti sulla rete principale.

Art. 2.

I trasporti in partenza dalle stazioni dei tronchi a sezione ridotta e diretti a stazioni poste oltre quella di allacciamento con la rete principale su linee della rete stessa, o viceversa, saranno effettuati in servizio di corrispondenza, ed al trasbordo delle cose nella stazione di allacciamento provvederà l'Amministrazione ferroviaria. Per tali trasporti sarà applicato una sola volta il diritto fisso, che verrà attribuito per metà alla rete principale e per metà alle linee a sezione ridotta.

Potranno essere esclusi dal servizio di corrispondenza i trasporti di merci alla rinfusa, quelli che non soddisfacciano alle esigenze tecniche delle linee a sezione ridotta e quelli la cui manipolazione o il trasbordo possano presentare pericoli.

Le spedizioni a grande velocità di pacchi ferroviari in servizio di corrispondenza saranno tassate con i prezzi integrali delle tariffe speciali n. 1 e n. 10 (n. 11 per i trasporti da e per il continente), cumulando le distanze dei tronchi a sezione ridotta con quelle della rete principale.

Le spedizioni di giornali saranno tassate applicando una sola volta i prezzi integrali della tariffa speciale n. 9 G. V. per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

Art. 3.

Il presente decreto, dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 febbraio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

Ordine di Servizio N. 95. (Servizi VII e X).

Aumento di portata di alcuni carri Poz.

La portata normale dei carri piatti a carrelli serie Poz dei numeri da 692000, da 692099, da 692200 a 692299, che ora è di *35* tonn. è aumentabile a *40* tonn. sulla quale ancora è ammessa la consueta tolleranza del 5 %.

A cura del Servizio X saranno modificate in tale senso le indicazioni della portata dipinte sui carri suddetti.

Transitoriamente saranno considerati ancora da 35 tonn. i carri che non avranno ricevuto la modificazione della scritta a 40 tonn.

Ordine di Servizio N. 96 (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 222 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 108-1910).

Dal 16 aprile 1911 la tariffa locale N. 222 P. V. sarà estesa ai trasporti di piriti in partenza dalla stazione di Scarlino e destinati a qualunque stazione distante almeno 150 chilometri o paganti per tale percorso.

In conseguenza di ciò, fra le stazioni ammesse a fruire di detta tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, la indicazione della nominata stazione, col richiamo (******) alla seguente nota da esporsi a piè della tariffa stessa.

(******) Per le piriti delle Miniere di Montecatini.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 97. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 88-1911).

A datare dal 12 aprile, nella nomenclatura e classificazione della tariffa diretta Italo-Svizzera sono da apportarsi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 95. Cancellare la voce « 1191-620 **Gru** ferroviarie, ecc., sostituendola con quella qui appresso:

1191	1315 a	**Gru** di ferro, anche smontate	2	5	6	—	—	2	1	1 a	b
		Per **Gru** ferroviarie, vedi veicoli N. 2512-2512 b									

Pag 159. Aggiungere la seguente nuova voce:

1315a	1191	**Krane** von Eisen, auch zerlegt.
		Eisenbahnwagenkrane, siehe Fahrzeuge, N. 692 b-692 d.

Pag. 37 (19° supplemento)· Dalla voce « 620-1191 **Eisenbahnwagenkrane**, ecc. », cancellare il numero **1191** di riferimento alla nomenclatura italiana.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 98. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi O. S. N° 82-1911)

Nella parte II *B* della tariffa diretta Italo-Germanica (16° supplemento) sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Con effetto dal *1 aprile 1911* la stazione di Zeil è da introdursi a pagina 451, coi relativi prezzi della tariffa speciale III, qui sottoindicati:

		Tariffa speciale III	
		a	b
Zeil	Pino	3,58	2,28
	Chiasso	3,80	2,42
	Peri	3,60	2,21

A pag. 363 saranno di conseguenza da sostituirsi colle seguenti, le attuali indicazioni della stazione di Zeil:
a pag. 528 :

Bay	**Zeil**	Bamberg (1)	721	766	694	—

Colla data *del 20 aprile 1911*, le seguenti stazioni sono da aggiungersi, coi relativi prezzi, nelle tariffe eccezionali qui sotto rispettivamente indicate :

		Tariffa eccezionale 3 h
Krauchenwies	Pino	1,66
	Chiasso	1,85
	Peri	1,99

a pag. 669 e 672 (21° Supplemento):

		Tariffa eccezionale N. 38
Hettenleidelheim	Pino	1,89
	Pesi	2,98
Schönebeck	Pino	3,13
	Peri	3,66

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 99. (Servizio VIII).

Trasporti di materie pericolose e nocive.

(Vedi Circolare N. 94-1910).

Nel comma *e*), punto 3, delle « Condizioni comuni alle categorie 12ª, 13ª e 14ª, dell'allegato N. 9 alle Tariffe » le parole « la tassa per la guardia speciale per misure precauzionali alle spedizioni per le quali occorre la licenza, di cui alla lettera *a*) » devono essere sostituite delle seguenti: « la tassa per la guardia speciale per misure precauzionali alle spedizioni degli esplosivi del gruppo 3° della categoria 13ª e di quelli della categoria 14ª.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 100. (Servizio VIII).

Compilazione delle matrici degli scontrini dei libretti per viaggi dei militari, degli impiegati governativi e delle loro famiglie.

Richiamando le disposizioni dell'art. 11, comma *c*) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » nonchè quelle:

della Concessione speciale *C*, ultimo alinea dell'art. 7, comma *d*);

della Concessione speciale VIII, ultimo alinea dell'articolo 7, comma *c*);

del parag. 109 del Regolamento pei trasporti militari, quarto capoverso;

s'invitano le stazioni ad assicurarsi, prima di rilasciare i biglietti a tariffa ridotta, che le indicazioni risultanti sugli scontrini dei libretti di riduzione per militari, impiegati e loro famiglie siano esattamente riprodotte sulle relative matrici, facendovele riportare, qualora esse mancassero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni biglietti.

Ordine di Servizio N. 101. (SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 83-1911).

La stazione di Milano Porta Vittoria è stata ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna per i soli trasporti a grande velocità (esclusi quelli di numerario, carte-valori, oggetti d'arte e di collezione, merletti e pizzi a mano e seterie, nonchè quelli di merci da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti od accelerati), e la stazione di Milano Porta Romana è rimasta ammessa al detto servizio, per quanto riguarda i trasporti a grande velocità, solo per quelli a vagone completo eseguiti per conto delle Ditte che hanno stabilimenti raccordati colla stazione medesima.

Per conseguenza a pag. 190 della Parte II « delle Condizioni e Tariffe » (Ediz. 1° luglio 1910) valevoli pel ripetuto servizio cumulativo ferroviario-marittimo, dovranno essere apportate le seguenti aggiunte e modificazioni:

di contro al nome della stazione di Milano Porta Romana cancellare, nella 4ª colonna, i richiami * e **, nonchè le distanze di Km. 554 e 157;

fra Milano P. T. e Milazzo inserire:

Milano P. Vittoria . .	G. (4)	Civitavecchia	554	—	—
		Genova (1)	157		

a piè di pagina depennare le note * e ** e sostituire l'attuale nota (3) con le seguente, aggiungendo la nuova nota (4):

(3) Limitatamente ai trasporti a vagone completo eseguiti per conto delle seguenti Ditte che hanno stabilimenti raccordati con la stazione: Union des Gaz, Società Anonima Officine Meccaniche, Fonderie Milanesi d'Acciaio, Società anonima Cristallerie e Vetrerie Riunite, Primo Sindacato agrario cooperativo di Milano, Società Magazzini Raccordati Industrie Diverse, Carlo Carati e Giglio, Candiani e Ellena, Società vetraria Ponzoni e C., Lodovico Hess, Ferriera Milano, Società Conserva-

zione Legno, Brevetti Giussani e Distillerie Catrame (già Rocca e Baratti), Società Tecnomasio Italiano Brown Boveri, Distillerie Italiane, Fratelli Roechling, Meroni Ambrogio, Municipio di Milano Officina Elettrica, Smalteria Italiana, Francesco di L. Ricci, Società Italiana Edison di Elettricità, Società Reh e C. di Asfalti S. Valentino e Giulio Tortonese.

(4) Esclusa dai trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte e di collezione, merletti a pizzi e a mano e seterie, nonchè da quelli di merci da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti od accelerati.

Inoltre il nome della stazione di Milano P. Vittoria dovrà aggiungersi, nella sede opportuna, a pag. 2 dell'Allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 186-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e delle gestioni merci.

Ordine di Servizio N. 102. (Servizio VII).

Ammissione al servizio cumulativo di alcuni raccordi industriali della Ferrovia Iseo-Edolo della Società nazionale di Ferrovie e Tramvie.

Col 15 marzo 1911 i sottoindicati raccordi industriali della linea Iseo-Edolo della Società nazionale di Ferrovie e Tramvie, sono stati abilitati al Servizio della P. V. O. limitatamente ai trasporti a vagone completo ed ammessi, pei trasporti stessi, al servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato e con le altre Ferrovie Secondarie, già in rapporti di servizio cumulativo con la Ferrovia Iseo-Edolo.

Raccordo Negrinelli — fornaci calce;

Raccordo A. Rusconi — fabbrica metallurgica;

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento dei trasporti in servizio cumulativo da e per i raccordi suddetti valgono, senza alcuna restrizione, le disposizioni e norme in vigore per il servizio cumulativo con la linea Iseo-Edolo.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 102-1911.

Raccordi da aggiungersi all'elenco delle stazioni della linea Iseo-Edolo.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze dal transito di Iseo
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc.	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e Bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	
Raccordo Negrinelli	Iseo-Edolo	—	—	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Raccordo A. Rusconi	Iseo-Edolo	—	—	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47

(1) Limitatamente ai trasporti a carro completo.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 103-1911.

Società generale di Ferrovie economiche

Società Anonima - Sede in Bruxelles

Ferrovia Ponte di Nossa-Clusone

Il servizio di corrispondenza oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso anche alle Amministrazioni secondarie non ammesse al servizio cumulativo con la Ferrovia della Valle-Seriana.

STAZIONI	LINEA	SERVIZI CUI SONO ABILITATE					DISTANZE in chilometri dalla stazione di scambio di **Ponte di Nossa**
		Grande Velocità	Piccola Velocità Accelerata	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
Clusone . .	Ponte di Nossa-Clusone	G	—	O	V	—	6

Le distanze tassabili dei sopraindicati raccordi dalla stazione di transito di Iseo, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

In relazione a quanto sopra nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie, dovranno essere introdotte le aggiunte risultanti dal prospetto allegato.

Inoltre nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio (1° ottobre 1910). Parte seconda » si dovranno inserire a pag. 11, nella sede opportuna, i raccordi predetti con l'indicazione, nella terza colonna, del numero 304.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 103. (SERVIZIO VII).

Servizio di corrispondenza pei trasporti con la ferrovia Ponte di Nossa-Clusone esercitata dalla Società generale di ferrovie economiche.

(Vedi Ordine di Servizio N. 56-1899).

A datare dal giorno 8 marzo 1911, è stato attuato, pel transito della stazione di Ponte di Nossa, appartenente alla linea Bergamo-Ponte della Selva della ferrovia della Valleseriana esercitata dalla Società generale di ferrovie economiche, il servizio di corrispondenza pei trasporti con la ferrovia Ponte di Nossa-Clusone, pure esercitata dalla Società stessa.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza viene ammesso per tutti i trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria, compresi i feretri, i veicoli, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

Tale servizio di corrispondenza oltre che alle Ferrovie dello Stato viene esteso alle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo colla ferrovia della Valleseriana.

2. *Stazioni della ferrovia Ponte di Nossa-Clusone ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative*

distanze. — Le stazioni della ferrovia Ponte di Nossa-Clusone ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Ponte di Nossa e dei servizi cui sono abilitate, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

3. *Esecuzione dei trasporti.* — I trasporti destinati a stazioni della ferrovia Ponte di Nossa-Clusone, saranno eseguiti in servizio cumulativo colla ferrovia della Valleseriana e carteggiati per Ponte di Nossa come se diretti a quella stazione.

I relativi documenti, da presentarsi nel quantitativo di esemplari richiesto per il servizio cumulativo colla ferrovia della Valleseriana, dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva con la formula: « Ponte di Nossa, per Clusone ».

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla ferrovia Ponte di Nossa-Clusone sarà indicata quale stazione di partenza quella di Ponte di Nossa e come mittente la Ferrovia stessa. Inoltre, nello spazio destinato alla descrizione della merce e subito dopo l'indicazione di questa dovranno risultare a stampa, o mediante apposito bollo, gli estremi della originaria provenienza colla formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedisione N. . . . . . . proveniente da . . . . mittente* . . . . »
e nello spazio destinato alla firma del mittente sarà apposto il bollo ad umido della ferrovia Ponte di Nossa-Clusone, colla firma del capostazione di Ponte di Nossa.

4. *Tariffe e tassazione dei trasporti.* — La tassazione delle spedizioni sieno in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Ponte di Nossa, osservando per il percorso della ferrovia della Valleseriana le norme pel servizio cumulativo colla ferrovia stessa, e dovrà essere fatta in base alle tariffe generali e speciali ed alle condizioni in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali in quanto sia ammessa la loro applicazione.

Per quanto riguarda il percorso della ferrovia Ponte di Nossa-Clusone, la tassazione sarà sempre fatta a cura della ferrovia stessa.

Per le spedizioni destinate alla ferrovia Ponte di Nossa-

Clusone e delle quali venisse richiesta l'affrancazione anche dal punto di scambio fino alla stazione definitiva, si dovrà esigere il relativo deposito, giusta le disposizioni di cui all'art. 50, punto 1° del fascicolo « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », diramato con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

5. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Ponte di Nossa deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

6. *Tassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo dovranno essere esatte soltanto per i trasporti in destinazione della ferrovia Ponte di Nossa-Clusone.

***

Nei rapporti con la Società per la ferrovia della Valleseriana valgono, pei trasporti in servizio di corrispondenza con la ferrovia Ponte di Nossa-Clusone, le stesse norme che regolano il servizio cumulativo con la linea Bergamo-Ponte della Selva.

***

In relazione a quanto sopra dovranno essere introdotte opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza colte Amministrazioni secondarie.

Inoltre, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908 » a pie' della pagina 17, alla nota ** riferentesi alla stazione di Bergamo si dovrà aggiungere: « Pel tramite della « stazione di Ponte di Nossa della Ferrovia della Valleseriana « si effettua il servizio di corrispondenza colla Ferrovia Ponte « di Nossa-Clusone pure esercitata dalla Società Generale di « Ferrovie economiche ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 104. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 91-1911)

Col 1° aprile 1911 si sono attivati nel servizio diretto italo-belga, i seguenti prezzi ridotti, che devono introdursi nella colonna della eccezionale N. 13, da pag. 166 a 216 della relativa tariffa diretta, di contro al nome delle stazioni qui appresso indicate e sotto l'attuale prezzo normale della via Chiasso.

		Tariffa eccezionale N. 13 — 10 tonn.
Anvers transit	Chiasso	3,87 (10)
Bruges transit	Chiasso	3,93 (10)
Bruxelles transit	Chiasso	3,83 (10)
Gand transit	Chiasso	3,88 (10)
Louvain transit	Chiasso	3,83 (10)
Ostende transit	Chiasso	3,95 (10)
Termonde transit	Chiasso	3,86 (10)
Terneuzen transit	Chiasso	3,91 (10)
Zee-Brugge (Quai) transit	Chiasso	3,94 (10)

(10) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni di lino maciullato in destinazione di Milano

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 1 al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 105. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 85-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P· V. A. è stata concessa anche alle Ditte seguenti:

Società per esportazione

Marchesetti Bernardinelli e C. di Verona.
Sabato Ardovino di Pontecagnano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 3v (SERVIZI VII e X).

Servizi diretti coll'estero che durante l'estate 1911 devono essere effettuali con materiale F. S.

(Vedi Ordine di Servizio N. 287-1908).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'estate 1911 dovranno essere fatti con materiale F. S. sono quelli indicati nel seguente prospetto.

Le disposizioni della presente circolare andranno in vigore a datare dal 1° maggio 1911. Dalla stessa data resta abrogata la Cicolare N. 10v - 1910, la quale viene sostituita dalla presente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Servizi diretti internazionali da effettuarsi con materiale F. S.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F.S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
1. Servizi colla P. L. M.				
via Modane:				
Roma-Parigi	4 e 1	Roma	ABIz 59300-59309	10
2. Servizi colla Svizzera				
via Sempione:				
Milano-Losanna-Berna . . .	255 e 256	Milano	ABI$^{CE}_{Y}$ 58616-58635	20
Milano-Ginevra	258 e 255			
Milano-Ginevra	251 e 257			
Milano-Ginevra	256 e 251			
3. Servizi per oltre la Svizzera.				
via Gottardo:				
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdam . . .	135/71 e 63/138	Genova	ABLI$^{CR}_{Z}$ 650-661	12
4. Servizi Italo-Austro-Germanici.				
via Ala.				
Roma-Norimberga-Berlino . .	36/406 405/29/35	Roma	ABI$^{CR}_{Z}$ 59068-59085	18
Roma-Lipsia-Berlino	24/404 401/31			

durante l'estate 1911 (1° maggio — 30 settembre).

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Roma T.	1	4	Roma T.	Firenze	
Milano C.	1 1 1 1	2 2 2 2	Milano C.	Officina Breda a Sesto S. Giovanni	
Ventimiglia	1	4	Ventimiglia	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	
Roma T.	1 1	4 4	Roma T.	Firenze	

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F.S coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
5. Servizi Italo-Austriaci.				
via Pontebba:				
Roma-Vienna	24/44 174 e 171 41 31	Roma	ABI^{R}_{V} 58637-58642 58647-58649	9
Torino-Vienna	91 174 e 171/82	Torino	ABI^{CR}_{V} 58636-58643 58646-58650-58655	11
6. Servizi Italo-Austriaci.				
via Cormons e Cervignano:				
Torino-Portogruaro-Trieste. . .	91 1532 e 431 82	Torino	ABI^{R}_{V} 58636-58643 58646-58650-58655 (1)	11
Venezia-Portogruaro-Trieste .	436 e 433		ABI^{VCR}_{V} 58600-58615	16
Venezia-Portogruaro-Trieste .	1534 e 131		CT 43050-43069	20
Udine-Cormons-Trieste . . .	118 e 117	Venezia	DI T^{VCR} 94421-94426	6
			D^{VC} 80059	1
			80061-80063	3
			80066-80068	3
Udine-Cormons-Trieste . . .	2722 e 2725			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2727 e 2724			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2723 e 2728			

N.B. Sono inoltre atte a questi Servizi le carrozze ABver 55049-55051, 55053-55055, Cver 32631 32633, 32635 e per eventuali aumenti di composizione dei treni.

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	In composizione a ciascun treno	in turno			
Roma T.	1	4	Roma T.	Firenze	
Torino P. N.	1	3	Torino P.N.	Firenze	
Torino P. N.	1	2	Torino P.N.	Firenze	(1) In caso di mancanza di carrozze di tale gruppo la stazione di Torino dovrà rivolgersi a quella di Roma per un sussidio temporaneo sulle carrozze del servizio Roma-Vienna.
Venezia	1 DUT - 2 ABIy 2 CT	—	Venezia e Udine	Verona	
	1 DUT - 2 ABIy 2 CT	—			
	1 D - 1 ABIy 2 CT	—			
	1 D 2 AB 2 C	—			
	1 D - 2 ABIy e 2 CT	—			
	1 D	—			

aventi pure residenza a Venezia le quali devono essere usate pel servizio Udine–Trieste coi treni 2725-2722

SENTENZE.

Danno — Responsabilità — Colpa.

In materia di danni nascenti da delitto o quasi delitto, il concorso della colpa è il presupposto indispensabile dell'obbligo al risarcimento Per poter quindi tenere responsabile l'Amministrazione ferroviaria dei danni prodotti da incendi svillupatisi sulle proprietà contigue alla linea, non basta che il danneggiato provi l'esistenza del rapporto obbiettivo di causalità tra la fuoruscita di scintille da una locomotiva e l'incendio successivamente divampato, ma occorre al resì dimostri la colpa dell'esercente o dei suoi agenti in « omittendo » *o in* « committendo ».

C. APPELLO ROMA, 28 aprile 1910 — Cerza Pres. — Marini d'Armenia, est. — TERZOLI c. FERROVIE STATO.

Ritenuto che signori Enrico Levi e Giuseppe Terzoli con citazione del 25 marzo 1908 convennero innanzi al Tribunale di Roma l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Direttore Generale Comm. Riccardo Bianchi, deducendo:

Che nel 15 settembre 1907 alle ore 10,30 si sviluppava un incendio nei locali di proprietà del Terzoli siti in via Casilina N. 19 D. E. nei quali erano accumulati circa 4000 quintali di fieno di cui 2000 circa, insieme a 1500 quintali di paglia, erano di proprietà di esso Terzoli e gli altri del Cav. Levi;

Che l'incendio distrusse quasi interamente il fieno e la paglia, i quali solo parzialmente erano stati assicurati con la Società « La Reale » di Torino e arrecò gravissimi danni alla cascina;

Che dalle informazioni assunte e dalle notizie pubblicate dai principali giornali della città, risultò che il fuoco venne appiccato al fienile da faville e materie infiammate provenienti da una locomotiva passata poco prima che scoppiasse l'incendio, trainando un treno pesantissimo sui binari posti a poca distanza dal locale di proprietà Terzoli;

Che a eguale risultato avevano condotto le dichiarazioni emesse da persone degne di fede in presenza di un notaio e di due testimoni, a richiesta del Terzoli, dichiarando che l'incendio ebbe principio dalla parte del fienile che guarda la strada ferrata;

Che in occasione del detto incendio il signor Terzoli si accorse avere l'Amministrazione delle Ferrovie collocato a sua insaputa un binario a distanza inferiore a quella prescritta dal locale di sua proprietà, arrecandogli in tal modo altro grave danno per l'aumentato pericolo di incendi e pel conseguente diminuito valore dell'immobile destinato a fienile;

Che a seguito di ciò, e per le contestazioni sollevate dalla Compagnia di Assicurazione « La Reale » che si rifiutava di pagare i danni provocati dall'incendio, per la esistenza di un binario ferroviario a distanza inferiore della regolamentare dal locale incendiato, facendo comprendere che per correntezza avrebbe aderito a trattare per una transazione, essi istanti notificarono addì 12 ottobre 1907 all'Amministrazione delle Ferrovie un atto col quale dichiaravano di tenere la medesima responsabile, ciascuno per ciò che la riguardava, dei danni prodotti dall'incendio e di quelli derivati e derivandi per il diminuito valore del fondo a causa del collocamento di un nuovo binario a distanza inferiore a quella prescritta;

Che essendosi da essi addivenuto, dopo lunghe e laboriose trattative, a un amichevole componimento con la Compagnia assicuratrice sulla base della liquidazione del danno in una somma inferiore a quella rappresentante il danno realmente sofferto, e ciò per le circostanze suddette, derivate da fatto e colpa dell'Amministrazione, intendevano domandare a questa la differenza fra il danno risarcito e quello in effetto subito;

Che tutto ciò premesso, chiedevano la condanna dell'Amministrazione a pagar loro il valore del fieno e della paglia distrutta dall'incendio, detratta la somma pagata dalla Società assicuratrice oltre gl'interessi commerciali e le spese;

Che a sua volta, la Società di Assicurazione « La Reale » con citazione dello stesso giorno 25 marzo 1908 convenne anch'essa avanti il Tribunale di Roma l'Amministrazione ferroviaria dichiarando esserle stato denunciato dal Cav. Levi, che in seguito all'incendio era rimasto distrutto tutto il fieno e la paglia del valore di circa L. 47,500 mentre erano assicurati per sole L. 15,600; che avendo essa Società fatta eseguire la perizia del danno e una inda-

gine circa le cause dell'incendio, potè accertare che questo era stato originato da materie incandescenti provenienti da una locomotiva che transitava sulla strada ferrata posta a breve distanza dalla detta cascina di proprietà del signor Terzoli:

Che potendo la Società istante fare delle contestazioni circa il suo obbligo di risarcire i danni derivati da detto sinistro, per essere il fienile posto in prossimità di un binario di raccordo della linea Roma-Pisa con uno stabilimento industriale, era addivenuta tuttavia ad una transazione per la quale pagò ai signori Levi e Terzoli la somma di L. 12,500 che eglino accettarono per indennizzo ma con riserva di ogni loro maggior diritto verso l'Amministrazione delle Ferrovie;

Che essendo l'incendio dovuto a colpa del personale dell'Amministrazione stessa, la Compagnia istante aveva diritto a essere da questa risarcita della somma pagata una ai relativi interessi e alle spese:

Che perciò domandava fosse l'Amministrazione condannata a pagarle la predetta somma di L. 12,500 da essa Compagnia versate come parte del danno, pel sinistro provocato da fatto e colpa della convenuta, con gl'interessi commerciali e alle spese;

Che riunite le due cause gli attori Levi e Terzoli conchiusero in via principale che fosse dichiarata l'Amministrazione delle Ferrovie responsabile dell'incendio avvenuto il 15 settembre 1907 nel fienile di proprietà Terzoli come derivato da colpa e imprudenza dei suoi dipendenti, e per l'effetto fosse condannata al pagamento di L. 19,000 a favore del Levi per importo di 2000 quintali di fieno a lui appartenenti sotto deduzione di L. 5500, quota della indennità pagata dalla Reale Compagnia di Assicurazione e al pagamento di L. 22,875 a favore del Terzoli per importo di 2000 quintali di fieno e 1500 di paglia sotto deduzione del residuo in L. 7000 pagate dalla detta Compagnia; agl'interessi su dette somme e alle spese, con riserva dei maggiori danni derivati al fabbricato del Terzoli.

In via subordinata poi chiesero:

1° una prova testimoniale sui seguenti fatti:

a) Che nel mattino del 15 settembre 1907 si sviluppò nel fienile di proprietà del signor Terzoli posto in via Casilina un incendio che ebbe origine dalla parte del fienile che prospetta la ferrovia;

b) Che le cose le quali si trovavano nel fienile verso la via Casilina furono assai meno danneggiate dall'incendio, e che anzi

dalla parte di via Casilina, apertosi il cancello che era ancora chiuso ed illeso dopo l'incendio, furono potute asportare alcune balle di fieno nonchè due carri punto toccati dal fuoco;

c) che nel fienile il giorno dell'incendio, si trovavano quintali 4000 di fieno e quintali 1500 di paglia pressata, l'uno e l'altra di primissima qualità, destinati alla fornitura militare, e che tutto il fieno e tutta la paglia restò distrutta dal fuoco, tolta qualche balla che trovavasi presso l'ingresso del fienile;

d) che l'incendio s'iniziò poco dopo il passaggio di un treno sui binari prossimi al fienile, e cioè verso le ore 10,30;

e) che causa dell'incendio è stata qualche scintilla o altra materia infiammabile uscita dalla locomotiva;

f) che dall'unico lato prospiciente la strada ferrata il fienile del Terzoli era a muro pieno cioè senza alcuna apertura, e che le aperture necessarie alla ventilazione erano praticate negli altri due lati del fienile che erano ad angolo retto col primo e a notevole distanza dagli angoli formati appunto col muro prospiciente la strada ferrata.

2° La nomina di uno o più periti i quali esaminate le località verifichino e rifesiscano quali possono essere state le cause dell'incendio.

Che la Compagnia di Assicurazione, conchiuse in via principale per l'accoglimento della sua domanda, associandosi in via subordinata alle richieste dei signori Levi e Terzoli.

Che la convenuta Amministrazione si oppose alle richieste degli attori negando anzitutto che l'incendio fosse stato originato da scintille provenienti dalla locomotiva, impugnando poi la domanda di risarcimento in mancanza della prova che non era stata neppur dedotta e non risultava dai capitoli proposti. Chiese quindi il rigetto delle rispettive domande, e subordinatamente di essere ammessa a provare con testimoni:

a) che il 15 settembre 1907, in cui si sarebbe verificato alle ore 10,30 l'incendio nello stabile Terzoli, fu effettuata nel prossimo binario di raccordo allo stabilimento Pantanella una sola corsa dello speciale 6604 in partenza da Roma alle ore 13.36 con ritorno ivi alle 14.25;

b) che nel settembre 1907 tutte le locomotive della sezione di trazione di Roma dovevano essere ed erano in effetti forníte di cuffie parascintille.

Che il Tribunale con sentenza 7-23 aprile 1909 ritenuto che

istandosi per l'adempimento di un'obbligo nascente da colpa extra-contrattuale, doveva l'attore dar la prova del fatto colposo; che i fatti articolati nei dedotti capitoli se potevano provare che l'incendio fosse stato originato da qualche scintilla e altra materia infiammata uscita dalla locomotiva, erano tuttavia insufficienti a dimostrare la colpa, e perciò la prova era irrilevante, rigettò la domanda e condannò gli attori alle spese.

Che avverso questa sentenza non ancora notificata, appellarono i signori Levi e Terzoli con atto 11 luglio 1909, deducendo che fossero stati male apprezzati e svisati i fatti della causa, rimproverandosi agli attori di voler capovolgere l'onere della prova, mentre essi avevano dedotto appunto alcuni capitoli diretti a far risultare la colpa dell'Amministrazione.

Che l'atto di appello fu dall'appellata comunicato alla Società Reale di Assicurazione, la quale è intervenuta nel giudizio spiegando appello adesivo, e trattatasi la causa, furono presentate le rispettive conclusioni su riferite.

Considerato che gli appellanti riconoscono ormai che per pretendere il risarcimento dei danni cagionati da delitto o quasi delitto non basti provare il fatto generatore del danno, ma occorre altresì fornire la prova della colpa onde il fatto fu commesso. E riconoscono ancora virtualmente che i fatti articolati nei dedotti capitoli di prova testimoniale, malgrado la proposta modificazione del capitolo indicato sotto la lettera *e*) nella nuova formola che cioè « causa dell'incendio furono le scintille o altre materie infuocate uscite dalla locomotiva » siano insufficienti a dimostrare per sè soli la colpa dell'Amministrazione imperocchè sostengono che debba codesta prova essere completata nella presunzione che scaturisce dai fatti stessi e che è ammissibile come mezzo probatorio della colpa extra contrattuale.

Considerato che inutilmente si affaticano a dimostrare, con l'ausilio anche della dottrina, l'ammissibilità delle presunzioni nella specie, poichè niun dubbio cade su ciò potendosi esse ammettere in tutti i casi in cui è ammissibile la prova testimoniale, purchè siano gravi, precise e concordanti. Nè si contrasta che talora la prova del fatto dannoso importi quello della colpa, essendo quella insita e compenetrata nel fatto stesso, tuttavia codesta sarà sempre una presunzione semplice, che pur essendo fondata sull'indole del fatto,

non ne dispensa però dall'apprezzarlo e valutarlo, per dedurne la responsabilità dell'autore o chi per esso è tenuto all'indennizzo.

La quistione dunque è sempre, come insegna la dottrina, più di fatto che di diritto, essendo affidata alla prudenza del giudice, che deve formarsi il convincimento deducendo da un fatto noto le conseguenze di ragione per risalire ad un fatto ignoto.

Che, ciò premesso, si scorge di leggieri come i fatti articolati, ove risultino affermati, siano bensì tali da costituire la prova che l'incendio fu determinato da scintille o materie infiammate uscite dalla locomotiva, ma che non valgono poi nè come prova della colpa del personale ferroviario, nè come elementi da cui trarre la presunzione della colpa medesima.

E per fermo gli appellanti prospettano una serie di circostanze risultanti in parte dal verbale del notaio Colizzi, dianzi accennato, in parte dai proposti capitoli di prova e dalle quali sorgerebbe la dimostrazione che l'incendio divampò e si sviluppò dalla parte del fienile prospiciente sulla ferrovia, per dedurne che essendo da questa parte il locale protetto da un alto muro senza aperture tranne quelle piccolissime in alto per l'aerazione, le scintille o scorie incandescenti dovettero essere lanciate a una sensibile altezza. Laonde, soggiungono, questa circostanza dimostra che la locomotiva o era sfornita della reticella detta « cuffia parascintille » ovvero questa era rotta o guasta in modo da non funzionare perfettamente e da permettere la fuoriuscita delle scintille. Nell'uno e nell'altro caso sarebbe evidente la colpa per negligenza del personale di macchina e quindi la responsabilità dell'Amministrazione.

Che però è manifesta la fallacia di siffatto modo di argomentare, il quale si risolve nel processo sofistico dell'*ignotum* per *ignotum*.

A prescindere, infatti che il verbale notarile è un atto stragiudiziale, e che le circostanze da esso rilevate dovrebbero anzitutto essere accertate giudizialmente secondo le forme del sistema probatorio, va poi considerato che se le presunzioni sono le conseguenze che si deducono da un fatto noto per risalire ad un fatto ignoto, non è lecito premettere successivamente più fatti ignoti e pretendere di dedurre l'uno dall'altro, ma la illazione deve scaturire direttamente dalla premessa del fatto noto.

Ora, nella specie, il fatto ignoto, a cui si vuole risalire, è la colpa del personale ferroviario rappresentata dalla sua negligenza

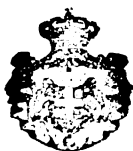
nel servizio, consistente nell'aver trascurato di adoperare i mezzi prescritti e diretti ed evitare il pericolo di un incendio. Per giungere a cotesta conclusione per mezzo delle presuuzioni, sarebbe quindi mestieri partire dal fatto noto che la locomotiva fosse sfornita della cuffia parascintille o che questa non funzionasse bene, mentre siffatta circostanza è anch'essa ignota, e gli appellanti, lungi dal chiedere di provarla insieme agli altri fatti articolati, intendono invece argomentarla col medesimo processo presuntivo che dovrebbe poi menare alla dimostrazione della colpa. Ma ciò non è consentito dalla logica del diritto probatorio.

Che a prescindere da questa considerazione, bisognerebbe inoltre ammettere che l'uso della cuffia parascintille funzionante in modo perfetto, riesca a impedire in senso assoluto la fuoriscita di qualche favilla, il che non è esatto. Invero essendo necessario, come opportunamente osserva la difesa dell'Amministrazione, e com'è intuitivo che l'aria agisca sul fuoco, contenuto nel fornello della locomotiva, per mantenerlo vivo non è possibile impedire in modo assoluto che dal fumaiuolo, insieme al vapore, escano librandosi nell'aria, delle scintille che la maglia della cuffia metallica non riesce talvolta a trattenere. E poichè la meccanica non è giunta ancora a consigliare un mezzo più efficace ad impedire del tutto la fuoruscita di tali scorie o scintille, l'effetto dannoso che esse eventualmente producono e che non è in facoltà dell'uomo d'impedire, dovrà considerarsi come una delle conseguenze inseparabilmente connesse all'esercizio ferroviario, una specie di caso fortuito il quale, come un accidente non imputabile a chicchessia, deve risentirsi da colui che ne è colpito, salvo legge o patto in contrario.

Che nell'atto di citazione i signori Levi e Terzoli accennarono ancora come possibile causa concorrente a determinare l'incendio allo impianto di un nuovo binario a breve distanza dal fienile, inferiore a quella prescritta dalla legge. Ma su questo punto non insistettero, e tale deduzione hanno poi abbandonato interamente, poscia che l'Amministrazione ebbe ad affermare, senza esser contradetta, che il nuovo binario, quello di raccordo col Molino Pantanella fuori Porta Maggiore, non era stato percorso da alcuna locomotiva durante tutta la mattina del 15 settembre 1907, e che l'unica corsa in quel giorno fu eseguita alle ore 14 mentre l'incendio si era sviluppato alle ore 10.30.

Che pertanto vengon meno le due circostanze sul cui fondamento eglino da principio credettero affermare la colpa dell'Amministrazione, e non restano che quelle, dedotte nei capitoli di prova, relative al modo come si sviluppò l'incendio e l'ammontare dei danni. Ma come si è visto, pur ammesso che la prova riesca favorevole, e che i fatti risultino accertati, essi tuttavia se varranno a dimostrare che l'incendio fu originato da scintille emesse dalla locomotiva, ad affermare insomma, il concetto obbiettivo della causalità, non contengono d'altra parte alcun accenno a negligenza o imprudenza del personale, a colpa *in omittendo* o *in committendo*, che costituisce l'estremo essenziale per lo sperimento dell'azione d'indennizzo, a sensi degli articoli 1151 e seguenti Codice civile. La prova riesce dunque inconcludente, frustranea e perciò inutile ai fini della causa onde la sentenza impugnata che respinse la domanda affidata a tali fatti irrilevanti, lungi dall'essere censurata, merita conferma con la condanna degli appellanti, che soccombono alle spese di questo giudizio.

Che l'appello adesivo proposto dalla Società Reale di Assicurazioni segue le sorti di quello principale, ma quanto alle spese cui ha dato luogo si reputa conveniente compensarle, essendo l'appellante per adesione intervenuto soltanto in seguito alla comunicazione dell'atto di appello fattale dall'Amministrazione Ferroviaria,

Per questi motivi la Corte rigetta ecc.

Anno IV - N. 16. 20 Aprile 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Legge *n. 310 del 13 aprile 1911, che approva le modificazioni all'ordinamento delle Ferrovie dello Stato ed il miglioramento economico del personale* . . . . Pag. 193

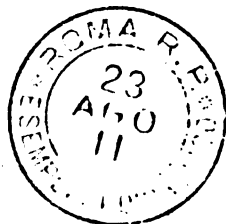
Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 6. — Ordinamento delle ferrovie complementari a scartamento ridotto della Sicilia . . . . Pag. 229

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Roma, aprile 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

LEGGE *n. 310 del 13 aprile 1911, che approva le modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato ed il miglioramento economico del personale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha la diretta gestione di tutti gli affari che comunque si riferiscono all'esercizio delle linee ferroviarie e di navigazione ad essa affidate.

Con decreti Reali, udita una Commissione consultiva, nella quale saranno compresi anche rappresentanti del commercio, dell'industria, dell'agricoltura e del lavoro, sarà provveduto, entro il giugno 1912, a riformare l'ordinamento delle ferrovie dello Stato a scopo di semplificazione e di decentramento, con facoltà di modificare le disposizioni delle leggi vigenti, escluse quelle relative ai bilanci ed alla Commissione parlamentare di vigilanza.

Art. 2.

Al personale ferroviario di Stato, stabile ed in prova, ed alle guardabarriere sono concessi soprassoldi nella misura seguente:

a) alle guardabarriere, soprassoldo giornaliero di L. 0.25;

b) agli agenti con stipendio o paga uguale od inferiore a L. 1650 o L. 4.50, soprassoldo di L. 165 annue o L. 0.45 giornaliere. E' concesso inoltre un complemento compenetrabile nei successivi aumenti, per raggiungere, unitamente alla paga,

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 90 del 17 aprile 1911.

al soprassoldo e al pro-alloggio, un minimo di L. 2.50 al giorno. L'alloggio in natura è valutato sulla base del pro-alloggio;

c) agli agenti con stipendi o paga superiore a L. 1650 od a L. 4.50 fino al grado di capo divisione incluso, soprassoldo pari al 10 per cento dello stipendio o paga con un massimo di L. 400. Per gli allievi ispettori è aggiunto un complemento, compenetrabile nei succcessivi aumenti, per raggiungere, unitamente allo stipendio ed al soprassoldo, un minimo di L. 3000.

Il soprassoldo si corrisponde in quanto è dato agli agenti lo stipendio o la paga, e, nei casi di riduzione dello stipendio o della paga a norma di regolamento, è ridotto in eguale misura.

Il soprassoldo è valevole per la liquidazione della pensione ed è soggetto alla ritenuta ordinaria per il fondo pensioni. La imposta di ricchezza mobile è a carico degli agenti in quanto sia dovuta sul loro stipendio o paga.

Le disposizioni del presente articolo hanno vigore dal 1° febbraio 1911.

Art. 3.

Indipendentemente dai premi localizzati per risparmio su consumo di materie e quelli localizzati per il miglior rendimento di determinati servizi, che i regolamenti vigenti consentono, saranno accordate al personale dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, escluso quello dirigente di cui al successivo articolo, speciali gratificazioni in dipendenza delle economie che sulle spese di personale saranno conseguite.

Il personale sarà diviso in categorie; le economie conseguite da una di esse non potranno essere devolute agli agenti di altre.

Un apposito regolamento, approvato con decreto ministeriale, su proposta dell'Amministrazione, stabilirà le categorie e le norme per la valutazione delle economie e per la ripartizione delle gratificazioni in modo che ne abbiano a fruire gli agenti appartenenti alle unità locali, che maggiormente hanno contribuito a conseguire le economie senza turbare la regolarità del servizio.

Art. 4.

E' stabilito un assegno, pari al 10 per mille della differenza fra le entrate ordinarie dell'esercizio al netto, escluse le eventuali, e le spese ordinarie dell'esercizio al netto, per compensare agenti o gruppi di agenti in occasione di eccezionali trasporti o di servizi faticosi o per benemerenze speciali.

Un altro assegno, pari a 5 per mille della differenza suddetta, è stabilito per compensare il personale dirigente dei primi sei gradi della tabella graduatoria e di quelli del grado settimo con mansioni di dirigenza assimilabili in ragione del contributo alla economia e regolarità dell'andamento dell'azienda. Un decimo di tale somma è lasciato a disposizione del direttore generale per compensare i capi servizio e i funzionari assimilabili.

Art. 5.

I sottoindicati articoli della legge 14 luglio 1907, n. 553, relativa ai provvedimenti per la costruzione delle case economiche dei ferrovieri, sono modificati come segue:

Art. 1. — All'ultimo comma sostituire il seguente:

« Sui capitali così investiti sarà corrisposto l'interesse annuo del 3.75 per cento ».

Art. 2. — Aggiungere il seguente capoverso:

« Ai contratti ed atti per la costruzione, l'acquisto e l'esercizio delle case suddette è applicabile l'art. 35 della legge 7 luglio 1907, n. 429 ».

Art. 4. — Nel primo comma sopprimere l'inciso: « e quella di ammortamento in 80 anni ».

Art. 6.

Il Governo del Re, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, presenterà un disegno di legge per costituire un'opera per accogliere, soccorrere, proteggere ed istruire gli orfani degli agenti dell'Amministrazione, per sussidiare vedove ed orfani di agenti esonerati dopo il giugno 1905 e per corrispondere determinate somme alle famiglie di agenti morti in attività di servizio od agli agenti all'atto dell'esonero.

Art 7.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato corrisponde agli agenti un compenso pari all'importo dello stipendio o paga per le giornate di congedo ordinario che, per eccezionali esigenze di servizio, non sia stato fruito nel termine regolamentare.

Gli agenti chiamati sotto le armi per adempiere gli obblighi di leva o per arruolamento volontario di un anno, sono collocati in aspettativa senza stipendio o paga.

Gli agenti ascritti al contigente militare di prima categoria richiamati sotto le armi e quelli di seconda categoria chiamati per servizio temporaneo conservano lo stipendio e la paga per i primi due mesi di assenza, oltre i quali sono considerati in aspettativa senza stipendio o paga.

Gli agenti in aspettativa ai termini del presente articolo. conservano i loro diritti agli effetti dell'anzianità e degli aumenti normali di stipendio o paga.

Art. 8.

Le norme stabilite nell'art. 12 della legge 9 luglio 1908, n. 418, per la liquidazione della pensione relativa al periodo di compartecipazione ai cessati Consorzi di mutuo soccorso sono applicabili anche agli agenti provenienti dai Consorzi stessi e che al 31 dicembre 1908 si trovavano iscritti alla Cassa pensioni.

Le somme che, in dipendenza del passaggio dal Consorzio alla Cassa pensioni, fossero state rimborsate agli agenti di cui sopra, debbono essere restituite nel numero di rate che sarà stabilito dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

L'Amministrazione provvederà, all'atto della liquidazione della pensione, al rimborso a carico del fondo pensioni e sussidi delle somme già versate per riscatto di servizio ferroviario con compartecipazione al Consorzio di mutuo soccorso.

Agli agenti stabili non soggetti a ritenuta per la pensione collocati a riposo dal 1° gennaio 1909 in poi, ed in caso di morte durante il servizio, alla vedova ed ai figli, è accordata, per una volta tanto, un'indennità con le norme stabilite dall'articolo 11 della legge 4 marzo 1904, n. 66, tenuto anche conto

degli anni di servizio sotto le Società ferroviarie. La stessa disposizione è estesa a favore della vedova e dei figli dell'agente esonerato ai termini dell'articolo 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429, in caso di morte dell'agente prima che abbia raggiunto l'età di 65 anni.

Agli agenti avventizi in servizio continuativo addetti alle costruzioni di nuove linee od ai lavori in conto patrimoniale sulle linee in esercizio, dispensati dal servizio, ed in caso di morte durante il servizio, alla vedova ed ai figli, l'indennità è accordata con le stesse norme, computando però soltanto il il servizio prestato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

L'indennità può pure essere accordata al personale avventizio in servizio continuativo addetto all'esercizio e non sistemabile nel personale stabile od in prova nei modi e con le limitazioni che saranno determinate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 9.

Sono rimesse in vigore a tutto il 1915 le disposizioni degli articoli 59 e 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429, ed estese al personale di ogni grado e provenienza, nonchè a quello che, avente i limiti di età e di servizio prescritti dal citato art. 59, risultasse eccedente per effetto del riordinamento dell'Amministrazione.

Le suddette disposizioni degli articoli 59 e 60 della citata legge saranno applicabili anche dopo il 1915 agli agenti, che abbiano compiuto il sessantesimo anno di età e non si trovino ancora nelle condizioni volute per il collocamento a riposo.

Tale facoltà sarà contenuta nei limiti della somma da fissarsi nei bilanci annuali.

Art. 10.

Ai funzionari ed agenti delle ferrovie dello Stato che, col consenso dell'Ammistrazione ferroviaria, venissero assunti in servizio da altre Amministrazioni dello Stato, dalle provincie, dai Comuni e dai concessionari di costruzione ed esercizio di ferrovie saranno applicabili l'art. 48 della legge 21 febbraio

1895, n. 70 (testo unico) per quelli non iscritti alla Cassa pensioni, e l'art. 31, 2° comma della legge 22 aprile 1909, n. 229 (testo unico) per quelli che vi sono inscritti.

Il versamento delle ritenute e dei contributi e la liquidazione della pensione saranno fatti tenendo conto degli stipendi goduti dal funzionario, non oltre però il limite stabilito dalle tabelle organiche del personale delle ferrovie dello Stato per il grado che aveva il funzionario all'atto del passaggio.

Per gli agenti provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del R. Ispettorato generale sono rimesse in vigore, sino al 30 giugno 1911, le disposizioni dell'art. 15 della legge 9 luglio 1908, n. 418, concernente provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale dello Stato.

A coloro di detti agenti che al 30 giugno 1911 non si saranno ascritti alla Cassa pensioni saranno senz'altro applicate pel loro collocamento a riposo le disposizioni di cui all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66.

Art. 11.

Per il personale amministrativo e Navigante passato dalla Navigazione generale italiana all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed inscritto al fondo pensioni, la ritenuta straordinaria per tassa d'entratura è computata sul solo decimo dello stipendio, qualunque sia l'età all'atto della inscrizione.

Il servizio prestato sotto la Navigazione generale italiana è valevole agli effetti del riscatto di cui all'art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418.

Il regolamento speciale per il personale navigante, di cui all'art. 8 della legge 5 aprile 1908, n. 111, sarà applicabile anche al personale addetto al servizio di navigazione sullo stretto di Messina.

Art 12.

É istituita una rappresentanza del personale appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato col mandato di presentare ed esaminare col direttore generale tutti gli argomenti relativi agli interessi materiali e professionali, collettivi degli agenti.

A tale effetto il personale stabile ed in prova, eccetto quello dei primi due gradi, è diviso in categorie, ognuna delle quali ha un rappresentante ed un supplente, da eleggersi fra il personale in attività di servizio della categoria stessa.

La nomina dei rappresentanti ha luogo mediante elezione in doppio grado con voto plurimo a seconda dell'anzianità.

I rappresentanti si riuniscono in conferenza plenaria col direttore generale due volte all'anno.

Indipendentemente dalle conferenze plenarie, i rappresentanti di una o più categorie possono essere convocati dal direttore generale per l'esame di argomenti d'indole particolare alle categorie stesse.

Un regolamento speciale, da approvarsi con decreto ministeriale, su proposta dell'Amministrazione, determina le categorie in cui è diviso il personale e stabilisce le norme per le elezioni nonchè per l'esercizio delle funzioni dei rappresentanti e per i loro rapporti con gli agenti rappresentati.

Art. 13.

Nel periodo dalla data della pubblicazione della presente legge fino a tutto agosto 1913 il tesoro fornirà all'Amministrazione ferroviaria, in aumento alla somma fissata dall'articolo 22 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato colla legge 25 giugno 1909, n. 372, la somma di 28 milioni per formare una scorta di 4000 carri e relativi parchi e mezzi di riparazione, per fronteggiare le esigenze del traffico nell'autunno, senza disturbare il traffico ordinario, al quale provvede la dotazione normale.

Art. 14.

A partire dal secondo mese successivo a quello della pubblicazione della presente legge l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a:

a) aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti di qualsiasi specie, che, in confronto alla tariffa normale, fruiscono di una riduzione pari o superiore al 40 per cento, salvo quanto è disposto nei commi seguenti:

b) mantenere immutata l'attuale tariffa differenziale *C* e

ritoccare la tariffa differenziale *A* con un aumento minimo a partire da 150 chilometri e graduale per le distanze maggiori fino al limite di L. 10.20, 6.75 e 4.45 rispettivamente per la I, II e III classe oltre i 1540 chilometri;

c) aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti d'abbonamento di qualsiasi specie e sopprimere l'art. 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari;

d) aumentare del 6 per cento i prezzi dei biglietti circolari, combinati e combinabili italiani ed internazionali;

e) ridurre il numero dei tipi per le tariffe vicinali, economiche e di quelle con speciali ribassi per determinate linee per modo che non ne abbia a derivare un aumento superiore al 6 per cento sulla base del movimento avutosi nel 1909. Nessuna nuova applicazione delle anzidette tariffe sarà fatta fino alla revisione e semplificazione, di cui all' art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 15.

L'abbuono del diritto fisso che le ferrovie dello Stato accordano per le merci a piccola velocità, quando le operazioni di carico e di scarico sono eseguite dalle parti, viene ridotto di L. 0.0258 per tonnellata e per operazione.

I diritti fissi spettanti alle dette ferrovie pei trasporti di merci a piccola velocità sono aumentati di una sovrattassa di L. 0.0515 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi e di L. 0.0258 per le merci delle ultime tre classi, tanto in piccole partite, quanto a vagone completo.

I diritti fissi che nelle tariffe già sono stati diminuiti delle quote relative alle operazioni di carico e di scarico, perchè obbligatorie per le parti, sono aumentati di L. 0.0258 per tonnellata e per ogni operazione di carico e scarico non eseguita dalle ferrovie dello Stato.

Art. 16.

Con decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri, sarà provveduto a coordinare in testo unico le disposizioni della presente legge e quelle che saranno emanate in virtù dell'articolo 1 con le disposizioni delle leggi precedenti in quanto non

sieno abrogate e in quanto non occorra modificarle per i fini del coordinamento.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 aprile 1911.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI — SACCHI — TEDESCO — LEONARD.-CATTOLICA.

Visto, *Il Guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Richiamo l'attenzione del personale sui notevoli miglioramenti arrecati alle sue condizioni dalla legge soprariportata che vengono ad aggiungersi a quelli già approvati in questo primo quinquennio dell'esercizio di Stato per la regolarizzazione degli anziani, per l'unificazione degli organici e la revisione delle competenze accessorie e per estendere agli agenti ascritti al Consorzio di Mutuo Soccorso ed al nuovo Istituto di Previdenza il miglior trattamento dell'antica Cassa pensioni.

Ora colla legge testè promulgata, il personale ottiene un nuovo, immediato e sensibile miglioramento in misura proporzionalmente più elevata per le categorie meno retribuite, per le quali viene elevato a L. 2,50 il minimo di paga con un aumento che raggiunge L. 250 annue sull'attuale paga minima d'organico. E' provveduto inoltre a far cessare le ultime disparità che ancora sussistevano nel trattamento di pensione per coloro che prima del

gennaio 1909 hanno fatto passaggio dal Consorzio di Mutuo Soccorso alla Cassa Pensioni, e ad assicurare agli agenti non iscritti al fondo pensioni una congrua indennità all'atto dell'esonero.

In forza poi della disposizione dell'art. 7 che stabilisce la concessione di gratificazioni in dipendenza delle economie che saranno conseguite nelle spese di personale, gli agenti avranno modo di realizzare altri proventi, che saranno più ragguardevoli quanto maggiore sarà l'interessamento loro nell'intensificare e migliorare le prestazioni, e quanto minori saranno le spese dovute ad una meno proficua utilizzazione degli agenti, ad assenze per malattie, a sostituzione di assenti e ad aiuto di avventizi.

Con queste e con le altre provvidenze della legge, quali il miglior trattamento durante il servizio militare, il compenso per congedo non fruito in causa di esigenze di servizio, e le facilitazioni per diminuire il fitto delle case dei ferrovieri, devono essere soddisfatti i ragionevoli voti del personale, e l'Amministrazione ha piena fiducia che esso vorrà impiegare la propria attività per rendere sempre più regolare e soddisfacente il servizio, dimostrandosi così meritevole dei non lievi sacrifizi che il Paese si è imposto per esso.

L'istituzione della rappresentanza elettiva darà poi al personale il mezzo legale per presentare ed esaminare, d'accordo con la Direzione Generale, tutte le questioni relative agli interessi materiali e professionali delle singole categorie e ciò, non dubito, varrà a rinsaldare la fiducia fra l'Amministrazione ed il personale, ed a rafforzare la coscienza dei doveri verso il Paese e l'Amministrazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 6. (Servizio I).

Ordinamento delle ferrovie complementari a scartamento ridotto della Sicilia.

I. — Disposizioni generali.

1. Le ferrovie complementari a scartamento ridotto della Sicilia, tanto per ciò che riguarda l'esercizio, quanto per ciò che si riferisce alla gestione amministrativa e contabile, costituiscono un gruppo a sè retto da norme speciali.

I relativi prodotti e le relative spese saranno perciò tenuti in separata evidenza.

2. All'esercizio ed alla gestione amministrativa e contabile di tali ferrovie è preposto un funzionario con la qualifica di Ingegnere Capo di esercizio, alla immediata dipendenza del Direttore Generale delle ferrovie dello Stato.

3. In caso di assenza o di impedimento egli sarà sostituito dal funzionario che verrà designato dal Direttore Generale.

4. L'Ufficio dell'esercizio delle complementari ha sede in Palermo. Qualora lo richiedano le esigenze del servizio, potranno essere istituiti uffici distaccati in altre località della Sicilia, alla dipendenza dell'Ing Capo di esercizio.

5. L'Ingegnere Capo di esercizio ha alla sua diretta dipendenza tutto il personale stabile, in prova ed avventizio adibito all'esercizio delle linee complementari Sicule.

Tale personale ha uno speciale organico ed è retto da un regolamento proprio.

6. L'Ingegnere Capo di esercizio nei limiti della sua competenza, provvede direttamente e coi mezzi che ha a disposizione, a tutto quanto riguarda la gestione affidatagli, salvo quanto è indicato nell'articolo seguente.

7. L'Ingegnere Capo di esercizio si rivolge:

a) ai magazzini della Rete principale per la rifornitura delle materie di consumo, dei materiali di scorta e di inventario e del vestiario uniforme;

---

b) alle officine della Rete principale per tutte le riparazioni del materiale, che non potessero essere eseguite nelle officine proprie.

Egli può valersi inoltre, in casi eccezionali, dell'opera del personale della Rete principale per speciali prestazioni temporanee, facendone all'uopo richiesta ai funzionari preposti agli uffici locali della Rete medesima.

Gli Uffici legale, sanitario e di ragioneria a cassa del Compartimento di Palermo, di concerto, ove occorra, con l'Ingegnere Capo di Esercizio si occupano anche degli affari di rispettiva competenza riguardanti le ferrovie complementari.

II. — Attribuzione dell'Ingegnere Capo di esercizio.

8. L'Ingegnere Capo di esercizio, coadiuvato dai funzionari dipendenti, provvede al regolare andamento di tutti i servizi tecnici ed amministrativi.

9. È nelle sue facoltà di provvedere:

a) all'assunzione in servizio, nei limiti delle piante organiche approvate, ed all'esonero degli agenti avventizi in servizio continuativo, escluso il personale direttivo;

b) all'assegnazione delle mansioni a tutto il personale a senso del regolamento;

c) all'assegnazione degli orari e dei turni di servizio di tutto il personale dipendente e dei turni delle locomotive;

d) ai traslochi di tutto il personale;

e) alle concessioni di congedi ordinari e di quelli straordinari senza paga a tutto il personale;

f) alle concessioni di biglietti di servizio, di buoni bagaglio e di lettere di porto in servizio al personale ed alle relative famiglie, in conformità dei regolamenti;

g) alla concessione di anticipazioni e di sussidi nei limiti e nelle forme stabilite;

h) alla applicazione di provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza indicati dal regolamento del personale delle complementari;

i) all'approvazione del lavoro straordinario in circostanze eccezionali di servizio;

l) all'approvazione di progetti e proposte per lavori di manutenzione e di provviste per lavori, nei limiti dei fondi as-

segnati dalla Direzione generale e di importo per ogni approvazione non superiore a L. 10.000, nonchè alla revisione delle relative liquidazioni;

m) all'approvazione per l'esecuzione in economia od a cottimo di lavori e forniture previste nei preventivi approvati;

n) all'approvazione di lettere d'obbligo e di atti di sottomissione ed alla stipulazione ed approvazione di contratti entro i limiti delle facoltà concesse ai Capi delle Divisioni compartimentali;

o) all'approvazione degli orari dei treni merci, ed alla presentazione alla Direzione Generale degli orari dei treni viaggiatori, previi accordi, se del caso, con gli uffici locali della Rete principale;

p) a tutto quanto riconosca necessario, in caso d'interruzione di linee o di accidenti, per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni e per rimediare, in ordine ai trasporti, alle conseguenze dell'interruzione, informando di tutto la Direzione Generale;

q) all'autorizzazione di corse speciali a tariffa normale in occasione di feste, fiere, pellegrinaggi, congressi e simili, fissandone gli orari;

r) alla liquidazione amichevole di vertenze commerciali ed a quella di indennizzi, alle persone estranee all'Amministrazione, in caso di accidenti nei limiti della somma di L. 1000;

s) al condono di tasse di sosta e magazzinaggio fino all'importo di L. 50 per spedizione;

t) alle inchieste su fatti avvenuti sulle linee, ed alle proposte alla Direzione Generale per inchieste su fatti di gravità speciale;

u) alla emissione degli ordini di servizio e delle circolari d'ordine interno a fine di regolare i vari rami del servizio, trasmettendone copia alla Direzione Generale;

v) all'esame dei reclami, voti e proposte che possono esser fatti dal pubblico in relazione a tutti i rami del servizio.

10. L'ingegnere Capo di esercizio:

— risponde verso il Direttore Generale del buon andamento tecnico ed economico del servizio.

— provvede alla tenuta dei fogli matricolari di tutto il personale dipendente;

— provvede alla tenuta degli inventari del materiale mobile e di esercizio, ed al riscontro delle relative consistenze;

— provvede alla compilazione della statistica del percorso dei treni e del materiale, dei ritardi dei treni, e di quelle altre che venisseso indicate dalla Direzione Generale;

— cura la compilazione dei preventivi e dei consuntivi generali da sottoporre all'approvazione del Direttore Generale;

— studia e propone al Direttore Generale tutto quanto può giovare al perfezionamento del servizio in genere ed al miglioramento del servizio commerciale, sia per combattere le concorrenze ed avviare nuove correnti di traffico, sia per facilitare speciali trasporti;

— trasmette mensilmente al Direttore Generale un breve rapporto sull'andamento del servizio, e rapporti speciali per fatti particolare importanza;

— rende conto al Direttore Generale della sua gestione, entrate e spese, con un rapporto mensile;

— corrisponde con le pubbliche Autorità, con le altre Amministrazioni e coi terzi per affari che non si riferiscono a questioni di massima;

11. Per tutto quanto eccede i limiti di competenza sopraindicati, l'Ingegnere Capo di esercizio corrisponde direttamente col Direttore Generale, sottoponendogli progetti e proposte concrete e richiedendo, quando sia il caso, le autorizzazioni ed approvazioni necessarie.

Firma la corrispondenza con l'indicazione l'*Ingegnere Capo di esercizio.*

III. — Disposizioni transitorie.

12. L'Ingegnere Capo di esercizio prenderà gli opportuni accordi coi diversi uffici del compartimento di Palermo per avocare gradatamente a sè la trattazione di tutti gli affari relativi all'esercizio delle complementari sicule, predisponendo tutto quanto occorra perchè col 1° luglio prossimo venturo abbiano il loro pieno effetto le disposizioni del presente ordine generale.

Approvato dal Consiglio d'Amministraz. nell'adunanza del 7 Aprile 1911.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8,00

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: Pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 17. 27 Aprile 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Legge N. 258 *del 12 marzo 1911, concernente provvedimenti per la città di Napoli* . . . . Pag. 203

R. Decreto *n. 278 del 12 febbraio 1911, che approva l'annesso regolamento relativo alla concessione di appalti a Società cooperative di produzione e lavoro e per la costituzione dei consorzi di cooperative per appalti di lavori pubblici* . . . . » 209

R. Decreto *n. 293 del 9 marzo 1911, che approva talune modificazioni da apportarsi alle « Tariffe e condizioni per trasporti sulle Ferrovie dello Stato »* . . . . » 246

Decreto Ministeriale *di nomina nel Consiglio generale del traffico* . » 248

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 106. — Nuovo segnalamento sul tratto Busalla-Campasso, e nella stazione di Rivarolo . . . . » 233

Ordine di Servizio N. 107. — Trattazione degli affari inerenti alle cessate gestioni Mediterranea, Adriatica, ex Meridionale e Sicula, riguardanti materie d'esercizio . . . . » 234

Ordine di Servizio N. 108. — Modificazione di tariffa relativa al filo di ferro per telegrafi e telefoni . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 109. — Concessione speciale XIV . . . . . . » 235

Roma, aprile 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 110. — Tariffa locale N. 217 P. V. . . . . Pag. 236
Ordine di Servizio N. 111. — Apertura all'esercizio della deviazione della linea Battipaglia-Reggio fra le stazioni di Bagnara e Favazzina » ivi
Ordine di Servizio N. 112. — Attivazione del doppio binario sul tratto Albizzate-Gazzada . . . . » 237
Ordine di Servizio N. 113. — Attivazione del nuovo segnalamento di partenza e di protezione della stazione di Piacenza. Protezione dei passaggi a livello al Km. 145,568 e 146,302 della linea Bologna-Milano » 239
Ordine di Servizio N. 114. — Viaggi a tariffa differenziale A . . » 240
Ordine di Servizio N. 115. — Tariffa locale N. 229 P. V. . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 116. — Tariffa eccezionale 1062 P. V. . . . » 241
Ordine di Servizio N. 117. — Attivazione del nuovo segnalamento per comandare ai treni ed alle manovre nella stazione di Paola, lato Reggio Calabria . . . . » iv
Ordine di Servizio N. 118. — Diritti fissi pei trasporti di merci a piccola velocità . . . . » 242
Ordine di Servizio N. 119. — Apertura all'esercizio del nuovo allacciamento Roma Termini-Roma Trastevere; della nuova stazione di Roma Trastevere e della fermata Ostiense. Soppressione della stazione di Roma San Paolo . . . . » 247
Ordine di Servizio N. 120. — Trasformazione in stazione della casa cantoniera di Airuno . . . . » 250
Circolare N. 36. — Veicoli atti a circolare sulle linee Palermo-Marsala-Trapani e Cosenza Pietrafitta . . . . » 251
Circolare N. 37. — Istruzione sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi delle stazioni . . . . » 253
Circolare N. 38. — Dichiarazioni per le Dogane per spedizioni dirette in Francia . . . . » 254
Circolare N. 39. — Riattivazione del servizio dei trasporti a domicilio ad Iseo . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 2.[v] — Attivazione dell'orario generale 1° maggio 1911 . . . . Pag. 21
Circolare N. 4.[v] — Libretti a tagliandi combinati in servizio internazionale . . . . » 30
Circolare N. 5.[v] — Accertamento quantitativo delle tabelle indicatorie da carrozze . . . . » 31

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 121
Massimario . . . . » 131

LEGGE *N. 258 del 12 marzo 1911, concernente provvedimenti per la città di Napoli* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' autorizzata la ulteriore spesa di L. 35,000,000 per i seguenti lavori d'ampliamento, sistemazione e arredamento del porto di Napoli:

a) completamento delle opere secondo il piano regolatore e costruzione di capannoni sulle vecchie calate del porto mercantile;

b) costruzione di un battello-porta per il grande bacino di carenaggio e di uno per il piccolo;

c) sistemazione del lato orientale del Mandracchio, costruzione di un capannone a due piani, apertura di nuove bocche di comunicazione col mare, sistemazione dei binari ferroviari e dei servizi relativi;

d) sistemazione della bocca del porto;

e) impianto d'illuminazione elettrica, di condutture di acqua e sistemazioni accessorie.

Art. 2.

E' autorizzata la spesa di L. 6,300,000 per la sistemazione dei servizi doganali al Mandracchio e per l'impianto dei servizi stessi nella zona franca ai Granili.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 79 del 4 aprile 1911.

I lavori all'uopo occorrenti sono dichiarati di pubblica utilità.

E' abrogato l'articolo 31, comma 1), della legge 8 luglio 1904, n. 351.

Art. 3.

E' data facoltà al Governo di provvedere a licitazione privata, sul parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, all'esecuzione delle opere di cui ai precedenti articoli, a condizione che per la ultimazione delle opere stesse sia stabilito un termine non maggiore di anni otto, a decorrere dalla data di approvazione della convenzione.

A cominciare dall'esercizio 1911-912 e per altri otto esercizi successivi, sarà provveduto di anno in anno con la legge di approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, allo stanziamento delle somme occorrenti pel pagamento delle opere stesse.

I relativi stanziamenti annuali pel complessivo ammontare delle somme autorizzate dagli articoli 1 e 2 potranno eccedere i limiti della dotazione consolidata stabiliti dalla legge 21 giugno 1906, n. 238.

Art. 4.

Le somme autorizzate dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 e 12 luglio 1908, n. 444, sono aumentate di L. 21,000,000 per la costruzione del tronco della direttissima Roma-Napoli nello interno della città di Napoli.

Qualora la costruzione delle ferrovie di Basilicata e di Calabria sia data in concessione all' industria privata, i residui disponibili al 1° luglio 1910 e le somme stanziate negli esercizi 1910-1911 e 1911-1912 per la costruzione delle ferrovie stesse a cura diretta dello Stato, in quanto non impegnate, sono portati rispettivamente in aumento del fondo residui e degli stanziamenti stabiliti nei detti esercizi per la costruzione della direttissima Roma-Napoli.

Agli ulteriori stanziamenti sarà provveduto d'anno in anno con la legge d'approvazione del bilancio della spesa del Mini-

stero dei lavori pubblici in guisa da esaurire le assegnazioni di legge entro l'esercizio 1916-1917.

Art. 5.

E' autorizzata la spesa di L. 950,000 per il completamento dei lavori di costruzione e per la sistemazione degli uffici giudiziari nel palazzo di giustizia (Castelcapuano) in Napoli.

La detta somma sarà inscritta nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti e ripartita nel seguente modo:

Esercizio finanziario	1910-1911 . .	L.	250,000
Id.	1912-1913 . .	»	200,000
Id.	1913-1914 . .	»	200,000
Id.	1914-1915 . .	»	200,000
Id.	1915-1916 . .	»	100,000

Art. 6.

Il periodo di godimento dei privilegi tributari stabilito dagli articoli 7, 8, 12, 13, 14 della legge 8 luglio 1904, n. 351, è prorogato per un decennio dalla data di pubblicazione della presente legge, sia per gli opifici già impiantati od ampliati, sia per quelli che 'impianteranno o si amplieranno posteriormente al termine fissato dall'art. 12 della legge stessa.

Allo spirare del decennio cesserà ogni godimento di privilegi tributari per gli opifici già impiantati od ampliati; e per quelli che si impianteranno, o amplieranno posteriormente alla pubblicazione della presente legge, il periodo di esenzione, di cui agli articoli 12 e 13, non potrà mai andare oltre il 1924.

Art. 7.

L'autorizzazione data al Governo del Re dall'art. 16 della legge 8 luglio 1904, n. 351, per riservare agli stabilimenti meccanici del comune di Napoli la costruzione di un ottavo del materiale mobile ferroviario da ordinarsi per conto dello Stato,

ha efficacia per un decennio dalla pubblicazione della presente legge.

La valutazione dell'ottavo è fatta sull'ammontare complessivo del materiale mobile da ordinarsi, senza distinzione di categorie.

Il Governo è autorizzato pure a riservare agli stabilimenti stessi una parte dei lavori di riparazione del materiale mobile, da eseguirsi a conto dello Stato, nel compartimento di Napoli.

Art. 8.

L'approvazione dei progetti nei riguardi tecnici di competenza del genio civile e le attribuzioni che gli spettano per i mutui ed i versamenti di cui agli articoli 2, 3 e 6 della convenzione approvata con legge 5 luglio 1908, n. 351, sono affidati al funzionario del genio civile aggregato alla stazione speciale dello Ispettorato generale del tesoro in Napoli.

Art. 9.

La Cassa dei depositi e prestiti (Sezione autonoma di credito) potrà, di concerto col comune di Napoli, o surrogandosi al medesimo, procedere mediante emissione di cartelle di credito comunale e provinciale 3.75 per cento di cui al R. decreto 2 febbraio 1908, n. 47, estinguibili in settanta anni, alla conversione del prestito unificato in obbligazioni emesse in base alla legge 14 maggio 1881, n. 198 (serie 3ª), non ostante qualunque legge o patto in contrario.

Il momento in cui potrà aver luogo l'operazione da parte della Cassa dei depositi e prestiti verrà stabilito con decreto Reale, avente forza di legge, con il quale si daranno anche le disposizioni occorrenti per l'emissione dei nuovi titoli, il loro collocamento o la loro sostituzione alle vecchie obbligazioni nonchè per la garanzia mediante delegazioni sul dazio consumo.

Ferma rimanendo la garanzia dello Stato stabilita con l'articolo 1 della citata legge 14 maggio 1881, n 198 (serie 3ª), tutti gli atti necessari all'esecuzione della presente legge, per quanto riguarda l'operazione di conversione delle obbligazioni del prestito unificato di Napoli, saranno stesi in carta libera.

Art. 10.

E' autorizzata la Cassa dei depositi e prestiti a concedere, alle condizioni stabilite dall'art. 26 della legge 8 luglio 1904, n. 351, e 75 del regolamento, approvato con R. decreto 7 ottobre 1905, n. 603, un mutuo per la somma occorrente all'esecuzione delle opere dell'impianto idroelettrico sul tratto del Volturno compreso tra il Rivo di Rocchetta e Vandrà, concessa dalla legge 5 luglio 1908, n. 351, in sostituzione della derivazione del fiume Tusciano accordato dalla predetta legge 8 luglio 1904.

Le esenzioni dal pagamento dei dazi doganali, di cui all'art. 7 della legge 8 luglio 1904, n. 351, tanto per questa derivazione che per l'altra concessa dall'articolo 18 della medesima legge, saranno applicate ai materiali, ai macchinari ed a tutto quanto occorrerà per l'impianto idroelettrico, come linee di trasmissione, centrale di trasformazione e riserve in Napoli, reti di distribuzione dell'energia elettrica e connessi accessorî.

Art. 11.

Il pagamento delle annualità dovute alla Cassa dei depositi e prestiti dal comune di Napoli, per il servizio dei prestiti concessi con i RR. decreti 6 febbraio 1908 di L. 441,000 al 4 per cento, 24 dicembre 1908 di L. 47,287,844.76 al 3,80 per cento e 24 dicembre 1908 di L. 9,142,524.08 al 4 per cento, è anticipato dal tesoro a cominciare dal 1911 fino al 1920, e l'importo delle annualità medesime, coi relativi interessi composti, a decorrere dal 1921, sarà riscosso dal tesoro in cinquanta anni al saggio d'interesse corrente.

Le somme occorrenti per l'anticipazione della quale al comma precedente, verranno prelevate dalle disponibilità di Cassa ed inscritte mediante decreto del ministro del tesoro, ad uno speciale capitolo della categoria « Movimento di capitali » nel bilancio dell'entrata ed in quello della spesa del Ministero del tesoro.

Art. 12.

La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata ad aumentare il prestito di cui all'art. 3 della convenzione approvata con

legge 5 luglio 1908, n. 351, di L. 1.200,000 da destinarsi alla costruzione di un ospedale per i tubercolotici.

Art. 13.

Il Banco di Napoli è autorizzato a concedere una sospensione decennale per i residui mutui che il comune di Napoli ha verso l'Istituto di cui all'art. 3 della legge 5 luglio 1908, n. 351.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 12 marzo 1911.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI — FACTA — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *Il Guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

R. DECRETO *n. 278 del 12 febbraio 1911, che approva l'annesso regolamento relativo alla concessione di appalti a Società cooperative di produzione e lavoro e per la costituzione dei consorzi di coopertive per appalti di lavori pubblici.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 12 maggio 1904, n. 178 e 19 aprile 1906, n. 126, riguardanti la concessione di appalti a società cooperative di produzione e lavoro e la legge 25 giugno 1909, n. 422, relativa alla costituzione dei consorzi di cooperative per appalti di lavori pubblici;

Udito il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta de Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per l'agricoltura, industria e commercio e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato il qui unito regolamento, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, per la esecuzione delle leggi 12 maggio 1904, n. 178, 19 aprile 1906, n. 126 e 25 giugno 1909, n. 422.

Art. 2.

E' abrogato il Nostro decreto 17 marzo 1907, n. 146, col quale fu approvato il regolamento per l'esecuzione delle leggi 12 maggio 1904, n. 178 e 19 aprile 1906, n. 126.

Ordiniamo ché il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei de-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 86 del 12 aprile 1911.

creti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 febbraio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

REGOLAMENTO per le cooperative e loro consorzi ammessi a pubblici appalti.

TITOLO I.

Ordinamento delle società cooperative.

Art. 1.

Categorie di società cooperative.

Le società cooperative ammissibili agli appalti indicati nelle leggi 12 maggio 1904, n. 178, 16 aprile 1906, n. 126, e 25 giugno 1909, n. 422, sono le seguenti:

1° Cooperative di produzione e lavoro:

2° Cooperative agricole, quali le affittanze collettive, le latterie cooperative, le cantine sociali, le distillerie cooperative, i consorzi agrari, i granai cooperativi ed ogni altra impresa cooperativa avente scopi di produzione agricola;

3° Cooperative miste, che riuniscono gli scopi e i caratteri di varie cooperative appartenenti alle categorie precedenti, ovvero si prefiggono in via d'integrazione altri scopi cooperativi.

Art. 2.

Numero e qualità dei soci.

Le cooperative sono composte di un numero illimitato di soci, ma non inferiore a nove.

I soci delle cooperative indicate nell'art. 1, ad esclusione delle cooperative agricole e di quelle miste, in relazione agli scopi agricoli, devono essere operai.

Le cooperative agricole devono essere costituite da piccoli proprietari, mezzadri o conduttori che lavorano la terra o esercitano una industria agricola. Non possono essere ammessi in queste cooperative contribuenti tassati per somma superiore a L. 200 annue di imposta erariale principale per terreni e fabbricati e d'imposta per redditi di ricchezza mobile.

Le condizioni predette devono risultare dall'atto costitutivo o dallo statuto.

Art. 3.

Ammissioni di nuovi soci nelle cooperative.

Quando sia respinta la domanda di ammissione di nuovi soci, può farsene denuncia alla commissione provinciale di vigilanza; la quale, se accerta, tenuto conto dello sviluppo della cooperativa, il proposito ingiustificato di non ammettere nuovi soci, potrà fare le occorrenti proposte, anche per la radiazione della cooperativa stessa dal registro prefettizio.

Art. 4.

Capitale sociale.

A norma dell'art. 224 del codice di commercio, nessun socio può avere una quota sociale maggiore a L. 5000, nè tante azioni che eccedano tal somma al valore nominale.

L'azione deve essere sempre nominativa; e il suo valore nominale, anche se rimborsata, non può eccedere la somma di lire cento.

Come condizione di ammissibilità nelle cooperative non può

essere imposto l'obbligo di sottoscrivere più azioni se il loro importo complessivo superi lire cento.

Se vi sono soci onorari, le loro azioni e loro conferimenti si intendono dati a fondo perduto e non attribuiscono diritti nè sugli utili nè alla eleggibilità alle cariche amministrative.

Art. 5.

Bilancio.

Il bilancio annuale delle cooperative deve dimostrare con evidenza e verità gli utili conseguiti e le perdite sofferte.

Le cooperative miste devono tenere contabilità distinte per ogni ramo della loro azienda, e nei resoconti annuali i risultati delle rispettive gestioni devono figurare in modo distinto.

Art. 6.

Calcolo degli utili — Riserva.

Gli utili annui devono essere calcolati al netto da qualsiasi spesa o impegno della cooperativa.

La quota minima di utili da assegnare al fondo di riserva è quella di un ventesimo (il 5 per cento), prescritta dal codice di commercio. Questo prelevamento deve precedere qualsiasi altra erogazione. Non è però vietato di destinare alla riserva anche la totalità degli utili

Art. 7.

Riparto degli utili.

Osservate le prescrizioni dell'art. 6, le cooperative possono stabilire il riparto degli utili disponibili nelle combinazioni risultanti da uno o più dei modi seguenti:

a) ripartendoli in proporzione dei salari percepiti da ogni socio;

b) assegnandoli a scopi di previdenza, di mutualità, di cooperazione o di istruzione;

c) assegnando al capitale versato dai soci un dividendo maggiore del 5 % del capitale medesimo e non superiore alla

metà degli utili realizzati. L'eventuale eccedenza, ove non sia assegnata al fondo di riserva o agli scopi indicati alla lettera *b*), viene ripartita nel modo indicato dalla lettera *a*), tenuto conto del disposto dell'art. 9.

Art. 8.

Riparto nelle cooperative agricole.

Nelle cooperative agricole il riparto di cui all'art. 7 lettera *a*) può essere effettuato anche in proporzione del valore dei generi conferiti da ogni socio.

Art. 9.

Quote degli utili degli ausiliari.

Le cooperative le quali adottano il riparto degli utili indicato nell'art. 7 lettera *a*), se assumano operai ausiliari e se non li ammettano a partecipare agli utili alle stesse condizioni dei soci, devono accantonare una quota di utili corrispondente a quella che ad essi competerebbe se fossero soci, e versarla al fondo di riserva od eventualmente ai fondi destinati per gli scopi di cui all'art, 7 lettera *b*).

Art. 10.

Salario degli ausiliari.

Il salario degli ausiliari non può essere inferiore a quello degli operai soci di corrispondente categoria, e in ogni caso non inferiore al salario corrente.

Art. 11.

Amministratori.

Gli amministratori devono essere eletti tra i soci.

La rappresentanza della cooperativa e la firma sociale sono devolute ad uno o più amministratori. E' vietato conferirla a direttori o ad altri impiegati che non hanno qualità di soci, salvo che per atti determinati, fermo in ogni caso il disposto

dell'art. 43, per quanto riguarda la direzione dei lavori negli appalti.

Art. 12.

Retribuzione degli amministratori.

Gli emolumenti e le indennità che possano competere agli amministratori devono essere previsti nello statuto, o nel regolamento interno, o devono risultare da apposita deliberazione dell'assemblea.

Art. 13.

Impiegati.

Le cooperative possono valersi dell'opera di impiegati non soci, nel numero strettamente necessario per la regolare tenuta dei libri e pei servizi della gestione sociale.

Ad essi può essere accordata la compartecipazione agli utili, nei limiti e nei modi stabiliti dallo statuto, e qualora sia concessa anche ai soci.

TITOLO II.

Registro prefettizio delle cooperative.

Art. 14.

Iscrizioni nei registri prefettizi.

Presso ogni prefettura del Regno è tenuto un registro, nel quale s'inscrivono le cooperative della rispettiva provincia ammissibili agli appalti indicati dalle leggi 12 maggio 1904, n. 178 e 19 aprile 1906, n. 126.

In detto registro si deve indicare per ciascuna cooperativa: la denominazione o la ragione sociale, la qualità e la specie degli affari che ne costituiscono l'oggetto, la sede, la durata la data dell'atto di costituzione, dei successivi cambiamenti, e della loro pubblicazione a norma del codice di commercio, il nome e cognome e la qualità del direttore o della persona delegata a rappresentare l'ammministrazione sociale.

Nel registro stesso le cooperative agricole devono essere tenute distinte dalle altre.

Il registro deve essere ostensibile a chiunque ne faccia richiesta.

L'elenco nominativo delle cooperative iscritte è pubblicato ogni semestre nel foglio degli *Annunzi legali* e comunicato ai comuni della provincia per l'affissione nell'albo.

Art. 15.

Requisiti per l'iscrizione.

Per ottenere l'iscrizione nel registro indicato nel precedente articolo, le cooperative devono farne domanda al prefetto della provincia dove hanno sede, allegandovi:

1° l'atto costitutivo della società e quelli da cui risultasse qualsiasi modificazione fino al giorno della domanda; il regolamento o i regolamenti interni, quando esistano, per l'applicazione delle disposizioni dello statuto; più le prove di aver adempiuto alle disposizioni dell'art. 221 del Codice di commercio, per quanto concerne la trascrizione, l'affissione e la pubblicazione degli atti medesimi;

2° uno specchio indicante, alla data della domanda d'iscrizione, il nome e il cognome dei soci, l'arte o l'industria esercitata da ciascuno di essi, il nome, il cognome, e la qualita degli amministratori e direttori in carica e delle altre persone specialmente autorizzate a contrattare per conto della cooperativa medesima.

In luogo degli atti e delle prove, di cui al numero 1° del presente articolo, possono essere allegati alla domanda i fogli del *Bollettino Ufficiale* delle società per azioni, pubblicato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, in cui i detti atti siano inseriti, ovvero i fogli degli *Annnnzi legali* della provincia, qualora si tratti di piccole cooperattve agricole, regolate dalla legge 7 luglio 1908, n. 526.

I regolamenti interni e lo specchio di cui al n. 2 devono essere presentati in doppio esemplare, uno dei quali deve essere trasmesso al Ministero di agricoltura, industria e commercio, quando gli si dà comunicazione dei provvedimenti presi sulla domanda d'iscrizione.

Art. 16.

Decreto prefettizio.

Il prefetto, sentita la commissione provinciale, ordina la iscrizione delle cooperative nel registro prefettizio.

Il decreto del prefetto deve rimanere affisso per dieci giorni consecutivi all'albo della prefettura e del comune ove la cooperativa ha sede. Entro questo termine è ammesso il ricorso al Ministero di agricoltura, industria e commercio da parte di chiunque vi abbia interesse.

Il Ministero decide definitivamente.

Il ricorso non ha effetto sospensivo.

Art. 17.

Rifiuto o cancellazione dell'iscrizione.

Il provvedimento del prefetto, con cui sia rifiutata la iscrizione, ovvero sia ordinata la cancellazione di iscrizioni già avvenute, deve essere motivato e comunicato alla cooperativa interessata.

Entro trenta giorni da questa comunicazione le cooperative possono ricorrere al Ministero di agricoltura, industria e commercio; il quale decide definitivamente, sentita la commissione centrale o il suo comitato.

Art. 18.

Cancellazione d'ordine del Ministero.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, sentita la commissione centrale dispone d'ufficio la cancellazione delle cooperative, quando in qualsiasi modo venga a constargli che le medesime non abbiano, od abbiano perduti, i caratteri necessari per essere iscritte.

Art. 19.

Sospensione dell'iscrizione.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, d'ufficio o sul ricorso degli interessati, può sospendere le nuove iscri-

zioni; e può ordinare altresì che rimangano sospesi gli effetti della iscrizione già avvenuta, quando riscontri la violazione di leggi o di regolamenti od altre irregolarità sanabili.

Il provvedimento del Ministero è comunicato direttamente al prefetto, perchè ne sia presa nota nel registro prefettizio, ed alla cooperativa interessata, diffidandola a sanare l'irregolarità entro un termine che sarà stabilito nel provvedimento stesso. Trascorso detto termine, il Ministero provvede definitivamente.

Art. 20.

Partecipazione e pubblicazione delle iscrizioni.

Tutti gli atti e documenti relativi alle iscrizioni, alle annotazioni e alle variazioni nel registro prefettizio debbono essere trasmessi dal prefetto al Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Dei provvedimenti d'iscrizione, cancellazione o sospensione di cooperative nei riguardi del registro prefettizio deve essere inserita comunicazione nel foglio degli *Annunzi legali* della provincia, che si pubblicherà immediatamente dopo la data del provvedimento.

Art. 21.

Effetti della cancellazione.

Qualora una cooperativa sia cancellata dai registri prefettizi, e l'Amministrazione appaltante non creda necessario di addivenire allo scioglimento del contratto, i lavori in corso saranno continuati ed ultimati in base al contratto stesso.

Una cooperativa cancellata dai registri prefettizi non potrà presentare domanda di essere nuovamente iscritta se non trascorso un biennio dalla cancellazione.

Art. 22.

Comunicazioni agli enti pubblici.

Il prefetto comunica agli enti pubblici della provincia le leggi, i regolamenti e le circolari riguardanti l'assegnazione di lavori, di forniture e di servizi pubblici alle cooperative.

Art. 23.

Rapporto prefettizio al Ministero.

Entro il mese di gennaio i prefetti devono far pervenire al Ministero di agricoltura, industria e commercio un rapporto particolareggiato sul movimento delle cooperative iscritte nel registro prefettizio.

Art. 24.

Cambiamenti nelle cooperative.

Le cooperative iscritte nel registro prefettizio devono denunciare al prefetto, entro quindici giorni da quello in cui siano divenuti esecutivi, i cambiamenti che si verificano nella loro costituzione e rappsesentanza.

Il prefetto ne fa prendere nota nel registro quando siano tali da modificare le indicazioni del registro stesso.

Alla fine di ogni semestre le cooperative comunicheranno al prefetto i cambiamenti avvenuti nel numero e nella qualità dei soci.

TITOLO II.

Vigilanza sulle cooperative.

Capo I.

VIGILANZA DEL MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. COMMISSIONE PROVINCIALE.

Art. 25.

Vigilanza del Ministero.

Le cooperative contemplate dal presente regolamento sono soggette alla vigilanza del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Art. 26.

Commissione provinciale di vigilanza.

In ogni provincia è istituita una Commissione di vigilanza, presieduta dal prefetto o da chi ne fa le veci, e della quale fanno parte:

l'ingegnere capo dell'ufficio del Genio civile e l'intendente di finanza, o il funzionario da essi rispettivamente delegato;

tre membri effettivi e due supplenti eletti dalle cooperative inscritte nei registri prefettizi. Questi membri elettivi durano in carica tre anni, scadono contemporaneamente e sono rieleggibili.

Un impiegato della prefettura scelto dal prefetto funziona da segretario della Commissione.

Nelle deliberazioni della Commissione, in caso di parità di voti, ha prevalenza il voto del presidente.

I membri elettivi debbono astenersi da ogni intervento negli affari concernenti le cooperative cui rispettivamente appartengono.

Art. 27.

Procedura elettorale.

Per la elezione dei tre commissari effettivi e dei due supplenti menzionati nel precedente articolo il prefetto invita le cooperative iscritte nel registro della provincia a inviare alla prefettura in busta chiusa i nomi di due sui tre commissari effettivi e di uno su i due supplenti da eleggere, fissando il termine per l'invio e avvertendo del giorno in cui avverrà lo scrutinio in pubblica adunanza.

La scheda e la busta, per la trasmissione del voto sono distribuite con la lettera d'invito e devono essere munite del bollo della prefettura.

Art. 28.

Validità delle elezioni. Elezioni suppletive.

Risultano eletti i candidati i quali abbiano riportato il maggior numero di voti e non meno di un terzo dei voti corrispondenti alla totalità delle cooperative invitate all'elezione.

L'ordine dell'elezione è dato dal numero dei voti riportati; nel caso di parità di voti, dall'anzianità.

Quando non risultino eletti tutti i membri, si addiviene, entro un mese, alle elezioni suppletive con la stessa procedura del primo scrutinio.

Non possono essere eletti quali commissari effettivi o supplenti più candidati appartenenti ad una medesima cooperativa.

Art. 29.

Commissioni senza membri elettivi.

Si procede all'elezione dei membri elettivi nelle provincie in cui esistono non meno di nove cooperative aventi diritto di voto oppure non meno di cinque, purchè comprendano complessivamente un numero di soci non minore di cinquecento.

Nelle altre provincie, e in quelle in cui si verifichi deserzioni nelle elezioni, la Commissione rimane composta dei soli funzionari e di un membro designato dalla Lega nazionale delle cooperative avente residenza nella provincia.

Art. 30.

Funzioni delle commissioni.

La Commissione provinciale ha funzioni:

a) consultive, in materia di iscrizioni, sospensioni e cancellazione di cooperative dal registro prefettizio;

b) ispettive, sull'ordinamento e funzionamento delle cooperative iscritte;

c) integratrici, di carattere facoltativo, quando venga richiesta di consigli o ritenga opportuno dar norme a cooperative per illuminarne e sorreggerne l'azione;

d) conciliative, quando le sia spontaneamente deferita la decisione di vertenze sorte in seno alle cooperative.

Art. 31.

Parere sulle iscrizioni.

La commissione provinciale emette parere sulle domande d'iscrizione nel registro prefettizio, verificando che le cooperative richiedenti abbiano presentato tutti i documenti prescritti dal presente regolamento, se tali documenti siano regolari, se le cooperative stesse posseggano tutti i caratteri voluti dalle leggi e dal presente regolamento per ottenere le iscrizioni, e se non si tratti dell'artificiale ricostituzione di cooperative disciolte allo scopo di approfittare dei benefici fiscali, o dell'apparente trasformazione di cooperative cancellate dai registri prefettizi.

La commissione deve pronunziarsi entro un mese dalla presentazione della domanda d'iscrizione.

Art. 32.

Parere sulle cancellazioni e sospensioni.

Deve essere inteso il parere della commissione provinciale anche pei provvedimenti:

a) di cancellazione dal registro prefettizio delle cooperative che non adempiono agli obblighi stabiliti dal presente regolamento, di quelle legalmente cessate o poste in liquidazione, o che, per mutamenti sopravvenuti nella loro costituzione e composizione, funzionino in modo contrario alle leggi, ai regolamenti in vigore, agli statuti sociali, ed allo spirito della cooperazione, anche in relazione alle disposizioni dell'articolo 3;

b) di sospensione degli effetti dell'iscrizione a carico di cooperative responsabili di irregolarità sanabili e non tanto gravi da meritare la cancellazione.

Art. 33.

Presentazione dei bilanci.

Gli amministratori delle cooperative iscritte nel registro prefettizio, subito dopo aver depositato il bilancio nella cancelleria del Tribunale, a norma dell'art. 180 del Codice di commercio, devono presentarne alla prefettura copia munita del certificato del cancelliere, comprovante l'eseguito deposito.

La presentazione del bilancio alla prefettura deve aver luogo non più tardi di quattro mesi dopo la chiusura della gestione cui si riferisce.

La commissione provinciale sarà convocata per emettere parere sui provvedimenti da prendere a carico delle cooperative che nel termine anzidetto non abbiano presentato il bilancio alla prefettura. Qualora non concorrano motivi per provvedimenti più gravi, saranno sospesi a carico di queste cooperative gli effetti della iscrizione.

Trascorsi due mesi dalla data del decreto di sospensione, le cooperative inadempienti saranno cancellate dal registro prefettizio.

I provvedimenti predetti devono essere sollecitamente comunicati alle cooperative interessate.

Art. 34.

Vigilanza sul funzionamento delle cooperative,

La commissione provinciale deve esaminare i bilanci e vigilare sul funzionamento delle cooperative iscritte nel registro prefettizio, per quanto ha rapporto alla conservazione dei caratteri e dello spirito cooperativo ed alla osservanza delle disposizioni delle leggi, dei regolamenti, e degli statuti sociali, esigendo, ove occorra, l'esibizione dei libri e dei documenti giustificativi.

Art. 35.

Trasmissione dei bilanci al Ministero.

Entro due mesi dalla data della loro presentazione alla prefettura, i bilanci debbono esser trasmessi al Ministero d'agricoltura, industria e commercio con le eventuali osservazioni della commissione provinciale di vigilanza e con l'indicazione dei provvedimenti che il prefetto avesse creduto di adottare.

Art. 36.

Ispezioni.

Le cooperative disciplinate dal presente regolamento sono soggette ad ispezioni ordinarie o periodiche e straordinarie.

Capo II.

COMMISSIONE E COMITATO CENTRALE.

Art. 37.

Composizione ed organizzazione della commissione centrale.

E' istituita presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, una commissione centrale per le cooperative, presieduta dal direttore generale del credito e della previdenza, della cooperazione e delle assicurazioni sociali.

La commissione è costituita con decreto Reale, e di essa fanno parte:

il funzionario preposto ai servizi della cooperazione nel Ministero di agricoltura, industria e commercio;

un funzionario per ciascuna delle amministrazioni seguenti: dell'interno, delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, e delle ferrovie dello Stato;

tre delegati della Lega nazionale delle società cooperative italiane;

due delegati della Federazione italiana dei consorzi agrari;

un delegato dell'Associazione fra le banche popolari;

un delegato del Consiglio superiore del lavoro;

un delegato del Consiglio superiore dell'industria e del commercio.

La commissione centrale dura in carica tre anni, e i membri possono essere confermati.

Essa elegge un vice-presidente, fra i rappresentanti delle organizzazioni cooperative.

Uno o più funzionari del Ministero di agricoltura, industria e commercio, nominati con decreto Ministeriale, avranno le funzioni di segretari.

Art. 38.

Comitato centrale.

La commissione elegge nel suo seno un comitato di cinque membri, composto dal presidente, o vice presidente, da due funzionari e da due membri delegati residenti a Roma.

Esso dà parere sulle vertenze determinate da ricorsi al Ministero di agricoltura, industria e commercio contro provvedimenti prefettizi in esecuzione del presente regolamento, e, nei casi di maggiore urgenza, sulle questioni di cui alla lettera *a*) e all'ultimo comma dell'articolo seguente.

Art. 39.

Attribuzioni della Commissione centrale.

La commissione centrale esprime parere;

a) sulla costituzione e sullo scioglimento dei consorzi di cooperative;

b) sulle operazioni di prestiti proposte dalle società tontinarie o di ripartizione a favore di cooperative di produzione e lavoro o di consumo, a norma della legge 7 luglio 1907, n. 533;

c) sui provvedimenti idonei a dare impulso al movimento cooperativo in generale e a determinate imprese cooperative

di pubblico interesse, e a migliorare le condizioni morali e tecniche di alcune categorie di cooperative;

d) su gli studi e sulle indagini da compiersi dall'ufficio della cooperazione;

e) su i disegni di legge, i regolamenti e le istruzioni organiche in materia di cooperative;

f) su tutte le questioni per le quali il parere della commissione sia prescritto da leggi o da regolamenti, o richiesto dal ministro o dal comitato.

La commissione centrale ha inoltre, rispetto ai consorzi di cooperative, le stesse funzioni che, ai sensi dell'art. 30, lettere *b*) *c*) *d*), spettano alle commissioni provinciali per le cooperative.

TITOLO IV.

Appalti di lavori, di forniture e di servizi pubblici a cooperative.

Art. 40.

Divisione dei lavori da appaltarsi.

Quando la natura dei lavori e delle forniture lo consenta e ragioni di convenienza non lo sconsiglino, le amministrzioni, per rendere sempre più accessibili gli appalti alle cooperative, possono dividere:

a) l'appalto per le forniture dei materiali da quello della mano d'opera;

b) l'appalto dei lavori fra le diverse arti o gruppi d'arti affini;

c) l'appalto delle forniture secondo i diversi generi o materiali da fornirsi.

Art. 41.

Lavori in economia.

Le amministrazioni, nell'eseguimento in economia dei lavori e delle forniture, potranno valersi, mediante cottimi fiduciari, delle cooperative del luogo iscritte nei registri prefettizi,

sempre quando detti lavori e forniture possano per la loro natura essere affidati a cooperative.

Art. 42.

Metodi per gli appalti.

Per gli appalti a cooperative di produzione e lavoro, le amministrazioni hanno facoltà di procedere col metodo della trattativa privata, quando l'importo non sia superiore a L. 8.000, o quando nella provincia esista una sola cooperativa idonea.

Negli altri casi le amministrazioni debbono valersi del metodo della licitazione a forma degli articoli 49 e 100 del regolamento di contabilità generale, ovvero mediante pubblicazione di avvisi, a norma degli art. 74 e seguenti dello stesso regolamento.

Nell'uno e nell'alro caso verranno chiamate le sole cooperative della provincia, e anche quelle di altre quando le amministrazioni lo credano opportuno.

Art. 43.

Ammissione alle licitazioni e alle trattative private.

Per essere ammesse alle licitazioni o alle trattative private le cooperative debbono, a richiesta dell'amministrazione appaltante, presentare:

1) lo specchio conforme a quello prescritto per le domande d'iscrizione, con l'aggiunta delle variazioni avvenute dopo la iscrizione nel registro prefettizio;

2) l'indicazione dei lavori che le cooperative avessero eseguiti e di quelli che fossero ancora in corso d'esecuzione;

3) quando trattasi di appalto di lavori o servizi, la dimostrazione di disporre dei mezzi occorrenti per eseguirli, e dei soci idonei non altrimenti impegnati, in numero sufficiente per la mano d'opera, tenuto conto della disposizione dell'art. 47. Quando trattasi di lavori, forniture e servizi pubblici occorre la dimostrazione che la cooperativa sia in grado di produrre direttamente gli oggetti compresi nella provvista e fornitura.

Alle licitazioni e trattative private non saranno ammesse

le cooperative che, a giudizio dell'amministrazione, non abbiano dimostrato di possedere le condizioni di cui al capoverso precedente.

Art. 44.

Scheda segreta.

Nelle licitazioni con le cooperative, l'amministrazione appaltante avvertirà nel capitolato speciale che l'aggiudicazione avverrà entro i limiti di un massimo e di un minimo ribasso, fissati dalla scheda segreta, e che si potrà sempre prescindere dalla gara di miglioria, di cui al terzo comma dell'art. 100 del regolamento di contabilità generale.

Art. 45.

Direttore dei lavori.

Ciascuna cooperativa nel fare offerte per l'appalto di lavori o di servizi pubblici deve nominare la persona cui intende affidare nel proprio interesse la direzione dei lavori e dei servizi. Questa persona deve esssere bene accetta all'amministrazione, che ha sempre la facoltà di esigerne la sostituzione, se a suo giudizio, sia necessario per il regolare andamento dell'appalto.

Il direttore, quando trattasi di appalti di lavori d'arte o di nuove costruzioni, deve essere fornito del certificato d'idoneità, di cui all'art. 77 del regolamento di contabilità, salvo all'amministrazione di non richiederlo per lavori di lieve importo che non esigono speciali capacità tecniche nella direzione.

Art. 46.

Divieto di cessione e di subbalpalto.

Nei contratti da stipularsi con cooperative ai termini della legge è vietato in modo assoluto di cedere, subappaltare o dare a cottimo, in tutto o in parte, i lavori, le forniture o i servizi pubblici formanti oggetto dell'appalto, sotto pena della risoluzione del contratto, del risarcimento di ogni conseguente

danno ed inoltre della perdita della cauzione in quanto sia stata costituita.

La trasgressione del divieto contenuto nel presente articolo dà luogo contro la cooperativa inadempiente alla sospensione per un anno degli effetti della iscrizione nel registro prefettizio, e, nel caso di recidiva, alla cancellazione dal registro stesso.

Art. 47.

Ausiliari,

Quando concorrano eccezionali circostanze potrà consentirsi nel contratto di appalto che le cooperative si valgano di operai ausiliari, con preferenza soci di altre conperative in numero non eccedente quello dei soci impiegati nel lavoro stesso. Questo limite potrà essere oltrepassato qualora nel corso dell'appalto, per cause che non poterono essere prevedute all'atto della stipulazione del contratto, si renda necessario l'impiego di un maggior numero di operai.

Art. 48.

Vigilanza sui lavori.

Durante l'esecuzione degli appalti le cooperative devono esibire ad ogni richiesta del funzionario incaricato della direzione e sorveglianza dei lavori o servizi, l'elenco degli operai soci ed ausiliari, addetti ai lavori ed ai servizi appaltati.

Alle cooperative, che impieghino operai ausiliari in numero maggiore di quello indicato nell'elenco di cui sopra, sono applicate, in tutto o in parte, le penalità di cui all'art. 46.

Art. 49.

Rate di acconto.

Nei contratti per appalti di lavori da stipularsi con cooperative, sarà stabilito che i pagamenti verranno fatti in proporzione del lavoro eseguito, e a periodi di 7, 14 o 21 giorni, purchè in ciascun periodo si abbia una tale massa di lavoro

eseguito da escludere il caso di pagamenti per somme inferiori a quelle determinate dall'amministrazione nei capitolati speciali. ferme però, per quanto riguarda il pagamento dell'ultima rata le disposizioni contenute negli articoli 353 e seguenti della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Per gli appalti di forniture e di servizi pubblici saranno osservate le norme del regolamento di contabilità.

Art. 50.

Cauzione.

Nei contratti di appalti stipulati ai termini del presente regolamento sarà dichiarato che la cauzione si costituirà mediante ritenuta del 10 per cento sull'importo di ogni rata da pagarsi alle cooperative in acconto.

Art. 51.

Certificati di avanzamento.

Il pagamento degli acconti, di cui alla prima parte dell'art. 49, è fatto su certificati in base allo stato di avanzamento dei lavori.

Questi certificati sono rilasciati dalla persona delegata dall'amministrazione appaltante per dirigere e vigilare i lavori, e gli stati dei lavori stessi devono essere firmati dal rappresentante legale della cooperativa.

Sui certificati per pagamenti di acconti devono essere indicate le ritenute da farsi sul credito della cooperativa.

Art. 52.

Pagamento degli acconti.

Quando non ostino ragioni speciali, il pagamento degli acconti alle cooperative può essere eseguito mediante buoni sopra mandati a disposizione o mediante fondi somministrati con mandati di anticipazione.

Le amministrazioni appaltanti provederanno a che i pagamenti siano fatti nelle epoche pattuite, nel luogo in cui si ese-

guiscono i lavori, le forniture o i servizi, ovvero in altro prossimo.

Art. 53.

Cessione di credito.

Le amministrazioni appaltanti possono consentire a cooperative le cessioni di credito ad altri sodalizi cooperativi, a casse di risparmio, a banche popolari ed a qualsiasi istituto di credito, allo scopo di procurarsi i mezzi necessari ad eseguire gli appalti assunti, riservando però la quota del 10 per cento da prelevarsi per cauzione, a termini dell'art. 50.

Art. 54.

Facilitazioni della legge 19 aprile 1906, n. 126.

Le facilitazioni accordate dalla legge 19 aprile 1906, n. 126, spettano alle cooperative le quali concorrano alle pubbliche gare e dimostrino, nelle forme prescritte dalle disposizioni generali ed in quelle che saranno richieste dall'amministrazione:

a) di essere iscritte nei registri prefettizi e di essersi uniformate, dal giorno della loro iscrizione, a tutte le norme e prescrizioni del regolamento;

b) di essere in grado per la loro costituzione, pei mezzi tecnici ed economici di cui dispongono, e per le persone a cui si è conferita l'amministrazione e la direzione, di convenientemente assumere l'appalto e condurlo a compimento.

Art. 55.

Lavori per conto delle amministrazioni soggetti alla vigilanza governativa.

Le disposizioni del presente regolamento per apppalti a cooperative di lavori di costruzione, di manutenzione, di forniture e di servizi pubblici si applicano, oltre che a tutte le amministrazioni dello Stato, comprese le autonome, anche a quelle delle provincie, dei comuni, delle istituzioni pubbliche di beneficenza, degli istituti per case popolari, dei consorzi idraulici, di difesa arginale, d'irrigazione, di scolo e di bonificazione, e

di quelle altre che sono soggette alla vigilanza governativa, ferme restando tutte le norme riguardanti la tutela e la vigilanza stessa

Art. 56.

Norme delle amministrazioni appaltanti.

Agli appalti a cooperative si applicano, oltre le disposizioni del regolamento di contabilità, quelle proprie dell'amministrazione nel cui interesse ha luogo l'appalto, in quanto non siasi derogato dalle disposizioni contenute nel presente regolamento.

TITOLO V.

Dei Consorzi di Società Cooperative.

Capo I.

Costituzione dei Consorzi.

Art. 57.

Progetto del consorzio.

I consorzi di società cooperative per appalti di opere pubbliche, ai sensi della legge 25 giugno 1909, n. 422, si costituiscono ad iniziativa di una o più delle società cooperative contemplate dalla legge stessa.

La società o le società che prendono tale iniziativa, qualora non presentino senz'altro uno schema di statuto definitivo, compilano un progetto di massima per la costituzione del consorzio, il quale progetto deve essere discusso e deliberato da delegati provvisori delle singole società che sono chiamate a far parte del nuovo ente.

Nel progetto dev'essere indicato lo scopo del consorzio, sia che riguardi l'appalto di una o più opere determinate, sia che si riferisca a lavori o proviste in genere per conto dello Stato, delle provincie, dei comuni o degli altri enti di cui all'art. 55, nonchè la durata del consorzio stesso, e quanto altro sia necessario a determinare il progetto nelle sue linee generali.

Art. 58.

Compilazione dello statuto.

I delegati di cui nel precedente articolo, dopo avere discusso ed approvato il progetto di massima, procedono alla compilazione dello statuto, attenendosi alle norme stabilite dal presente regolamento.

Art. 59.

Approvazione dello statuto.

Lo statuto del consorzio compilato dalla cooperativa o dalle cooperative promotrici, o dai delegati di cui nell'art. 57, deve essere approvato da tutte le cooperative che costituiscono il consorzio stesso con deliberazione di assemblea o del Consiglio d'amministrazione, se questo ne abbia esplicita facoltà dallo statuto sociale.

Art. 60.

Domanda per la costituzione del consorzio.

Per ottenere il decreto di costituzione e d'approvazione dello statuto, ai sensi dell'art. 3 della legge, il consorzio deve farne domanda al Ministero d'agricoltura, industria e commercio, presentando i seguenti documenti:

1° lo statuto del consorzio:

2° i certificati della prefettura o prefetture comprovanti che le singole cooperative sono debitamente iscritte nel registro, di cui all'art. 14 del presente regolamento;

3° un estratto della deliberazione presa da ciascuna Società cooperativa per l'approvazione dello statuto del consorzio, ai sensi dell'articolo precedente;

4° la prova dell'eseguito versamento presso un istituto di credito di almeno due decimi del capitale sottoscritto dalle Società aderenti, da rimanere vincolato fino alla legale costituzione del nuovo ente.

Art. 61.

Requisiti per la costituzione.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, sentito il Comitato o, quando lo creda opportuno, la Commissione centrale, e di concerto col Ministero dei lavori pubblici, prima di promuovere il Reale decreto per la costituzione del consorzio e per l'approvazione dello statuto deve verificare:

1° che siano state osservate le disposizioni della legge e del presente regolamento e che il consorzio non risulti costituito dall'artificioso frazionamento di cooperative preesistenti

2° che il consorzio, sia per natura delle cooperative le quali intendono farne parte, sia per il numero dei soci, sia per la potenzialità economica, risulti idoneo all'esecuzione delle opere lavori o forniture,.per cui fu costituito;

3° che l'ordinamento tecnico ed amministrativo del consorzio sia proporzionato all'entità e ai fini del nuovo ente.

Art. 62.

Delegati definitivi.

In seguito al decreto Reale di costituzione e di approvazione del relativo statuto, le singole cooperative consorziate, ove a ciò non abbiano già proceduto, addivengono alla designazione dei loro delegati definitivi, che dovranno costituire l'assemblea del consorzio, secondo le norme dello statuto.

Art. 63.

Pubblicazioni.

Prima di intraprendere qualsiasi operazione, il consorzio deve provvedere alla pubblicazione dello statuto e del Regio decreto di costituzione, nelle forme stabilite dell'art. 3 della legge.

Art. 64.

Proroghe e modificazioni.

Nel caso di proroga al termine stabilito per la durata del consorzio, come per ogni altra modificazione allo statuto, devono osservarsi le forme stabilite dagli articoli precedenti per l'approvazione degli statuti, ed occorre l'adesione di tutte le cooperative che costituiscono il consorzio, a meno che non sia dallo statuto stabilito che basti la deliberazione della maggioranza dei delegati.

Capo II.

Statuti dei consorzi.

Art. 65.

Requisiti degli statuti.

Lo statuto del consorzio oltre l'oggetto, la denominazione, la sede e la durata dell'ente, deve indicare:

1° l'ammontare del contributo a carico di ogni cooperativa il quale deve essere stabilito tenendo conto dell'indole, del numero dei soci e del capitale di ciascuna cooperativa consorziata. Può inoltre stabilirsi nello statuto che ciascuna cooperativa sia tenuta, oltrechè a corrispondere la propria quota di partecipazione, a versare annualmente una determinata percentuale sui propri utili, ad incremento del patrimonio del consorzio;

2° le modalità pei versamenti delle quote sottoscritte. Almeno i due decimi devono essere interamente versati all'atto della costituzione;

3° le norme per la formazione del fondo di riserva e per la distribuzione degli utili netti, detratta la quota destinata al fondo di riserva. In verun caso il prelevamento per il fondo di riserva può essere inferiore al 20 per cento all'anno, sino a che non sia raggiunto almeno il quinto del capitale sociale, ai termini dell'art. 182 del Codice di commercio.

Il dividendo da assegnarsi a ciascuna cooperativa non può essere maggiore del 5 per cento del capitale versato, e gli utili netti residuali devono essere ripartiti tra le cooperative consorziate in ragione della rispettiva forza di lavoro, con la quale hanno concorso alla esecuzione dell'appalto, con facoltà al consorzio di valutare tale forza di lavoro in ragione o dei salari o delle giornate di lavoro;

4° le regole per il recesso e per l'ammissione di nuove cooperative.

Nel silenzio dello statuto, si intende che ciascuna società consorziata debba far parte del consorzio per tutta la durata di esso. Lo statuto determina però i casi di esclusione per inadempimento e per fallimento, e può altresì regolare il recesso volontario.

Può essere pattuito nello statuto che il consorzio debba essere limitato alle cooperative che lo hanno costituito. In caso diverso saranno stabilite le norme per l'ammissione di nuove cooperative. In ogni caso la nuova cooperativa, ammessa a far parte del consorzio, risponde di tutte le obbligazioni del consorzio stesso anche anteriori alla sua entrata. Essa non si intende ammessa a far parte del consorzio se non quando siasi debitamente obbligata ad accettarne lo statuto, e siasi impegnata ai prescritti contributi, e fino a che non abbia versato almeno i due decimi dei contributi stessi, e la sua ammissione non sia stata debitamente deliberata dal consorzio.

Art. 66.

Responsabilità dei consorziati.

Nello statuto del consorzio può essere stabilito che le cooperative che ne fanno parte assumano responsabilità illimitata e solidale verso il consorzio medesimo.

Ove lo statuto nulla disponga al riguardo, la responsabilità di ciascuna cooperativa è limitata al capitale sottoscritto.

Art. 67.

Rappresentanza.

La rappresentanza del consorzio è costituita:
dall'assemblea dei delegati;
dal consiglio d'amministrazione;
dal presidente.

Art. 68.

Assemblea.

L'assemblea è costituita dai delegati delle società cooperative facenti parte del consorzio.

Per ogni società il numero dei delegati è proporzionato al numero dei soci, ma in nessun caso il numero dei delegati di una sola cooperativa può essere superiore a cinque.

Gli statuti stabiliscono le norme per la designazione dei delegati, la quale deve essere fatta dall'assemblea di ogni società consorziata, ove non sia deferita al consiglio di amministrazione.

Gli statuti possono inoltre stabilire che ogni delegato disponga di più di un voto, non mai però oltre tre voti, in relazione al capitale sottoscritto dalla società che il delegato è chiamato a rappresentare.

Art. 69.

Convocazione dell'assemblea.

Nello statuto del consorzio saranno contenute le norme circa la convocazione dell'assemblea e circa gli argomenti che dovranno formare oggetto di deliberazione dell'assemblea stessa; e, ove occorra, saranno determinate le materie per le quali sia richiesta una speciale maggioranza, oltre il caso dello scioglimento anticipato previsto dall'art. 88 del presente regolamento.

Art. 70.

Consiglio di amministrazione.

Il consiglio di amministrazione è l'organo esecutivo del consorzio, ed è nominato dall'assemblea secondo le norme stabilite dallo statuto.

Ai componenti il consiglio di amministrazione si applicano gli articoli 147 e 161 del Codice di commercio.

Il consiglio elegge nel suo seno il presidente, al quale spetta la rappresentanza del consorzio.

Per ciò che riguarda il rimborso delle spese e gli emolumenti spettanti ai delegati, ai componenti il consiglio di amministrazione e al presidente, è applicabile il disposto dell'articolo 12.

Art. 71.

Libri obbligatori.

Gli amministratori devono tenere i libri, di cui nell'articolo 140 del Codice di commercio.

Art. 72.

Fusione dell'assemblea e del consiglio.

Quando il numero dei delegati sia ristretto e l'indole del consorzio lo consenta, potrà essere stabilito nello statuto che le funzioni dell assemblea e del consiglio siano fuse in un solo organo, costituito da tutti i delegati delle cooperative aderenti.

Art. 73.

Impiegati dei consorzi – Sindaci.

I consorzi si valgono di impiegati tecnici ed amministrativi, soci e non soci, nel numero strettamente necessario per il loro funzionamento, e stabiliscono per quali di essi sia obbligatorio prestare cauzione; e possono altresì disporre che sia ad essi corrisposta una adeguata partecipazione agli utili, a termini dell'art. 13.

Gli statuti stabiliscono le norme per la nomina di tre o cinque sindaci, i quali potranno essere scelti, oltre che fra i delegati ed i soci, anche fra gli estranei.

Gli obblighi e le responsabilità dei sindaci sono quelli stabiliti dagli articoli 183 e seguenti del Codice di commercio.

Capo III.

Norme per gli appalti ai consorzi.

Art. 74.

Ammissioni alle licitazioni.

Nelle licitazioni indette tra cooperative ai sensi degli articoli 42 e seguenti del presente regolamento, possono essere ammessi i consorzi tra cooperative legalmente costituiti, a termini della legge 25 giugno 1909, n. 422 e del presente regolamento, nel qual caso hanno l'obbligo di uniformarsi alle disposizioni stabilite per le Società concorrenti alla licitazione.

È sempre in facoltà dell'Amministrazione appaltante di limitare la licitazione a sole cooperative, o a soli consorzi di cooperative.

Art. 75.

Formazione della cauzione.

Quando un consorzio legalmente costituito concorra a pubbliche gare, gode il beneficio di cui nell'articolo unico della legge 19 aprile 1906, n. 126, per ciò che riguarda la formazione della cauzione, purchè l'opera da appaltare non superi l'importo di due milioni, nè superi il doppio dell'ammontare totale degli appalti che potrebbero essere affidati alle singole cooperative costituenti il consorzio, secondo le norme vigenti.

Il disposto dell'art. 54, lettera *b*), è applicabile ai consorzi che intendano concorrere a pubbliche gare.

Art. 76.

Operai ausiliari.

Nell'esecuzione di lavori affidati a consorzi fra Società cooperative, devono essere impiegati esclusivamente operai che siano soci delle cooperative costituenti il consorzio.

In casi eccezionali, può essere consentito l'impiego di operai ausiliari, osservate le limitazioni e le condizioni di cui nell'articolo 47 del presente regolamento.

Art. 77.

Disposizioni generali.

Per ciò che riguarda i documenti e le notizie che devono fornire i consorzi quando concorrono agli appalti, anche nel caso di trattativa privata come pure per ciò che riguarda il metodo di aggiudicazione nelle licitazioni, la nomina del direttore dei lavori, il divieto delle cessioni di appalto, le cessioni crediti, l'obbligo di fornire ad ogni richiesta l'elenco degli operai addetti ai lavori, i pagamenti degli acconti e del saldo, lo stato di avanzamento dei lavori ed i collaudi, si applicano le disposizioni stabilite dal presente regolamento per le cooperative.

Capo IV.

VIGILANZA E SCIOGLIMENTO.

Art. 78.

Vigilanza del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio esercita la vigilanza sui consorzi di cooperative d'intesa con la Commissione centrale, e valendosi, ove ne sia il caso, dell'opera delle Commissioni provinciali.

I consorzi sono soggetti ad ispezioni ordinarie o periodiche e straordinarie.

Le ispezioni ordinarie verranno eseguite nei termini e con le modalità che saranno stabilite dal Ministero, sentita la Commissione centrale.

Dei risultati delle ispezioni, sia ordinarie, sia straordinarie, e dei provvedimenti presi in seguito ad esse, il Ministero dà comunicazione alla Commissione centrale.

Art. 79.

Vigilanza d'intesa col Ministero dei lavori pubblici.

Per l'esercizio della vigilanza e per i provvedimenti di cui all'articolo precedente, il Ministero di agricoltura, industria e commercio prenderà accordi, ove occorra, con quello dei lavori pubblici.

Art. 80.

Vigilanza dei funzionari dirigenti i lavori.

I funzionari governativi i quali, nell'esercizio della direzione o sorveglianza di lavori affidati a consorzi, abbiano occasione di accertare inosservanze o trasgressioni da parte dei consorzi stessi a disposizioni della legge o del regolamento, hanno l'obbligo di farne immediata denuncia all'amministrazione da cui dipendono, che ne riferirà al Ministero di agricoltura pei provvedimenti di sua competenza.

Eguale obbligo incombe ai funzionari degli enti di cui allo art. 55, pei lavori o provviste che vengono eseguiti sotto la loro direzione o sorveglianza. In questo caso la denuncia è fatta direttamente al Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

Art. 81.

Oggetto della vigilanza.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio vigila a che l'azione dei consorzi si svolga costantemente, non soltanto in conformità della legge e del presente regolamento, ma altresì in conformità dei rispettivi statuti.

Art. 82.

Presentazione dei bilanci.

Ogni anno, entro quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio, i consorzi legalmente costituiti devono far pervenire al Ministero di agricoltura, industria e commercio, direttamente o per mezzo della locale prefettura, il proprio bilancio annuale consuntivo, facendo risultare che la ripartizione e la distribuzione degli utili durante l'anno decorso sia stata fatta in conformità alle prescrizioni statutarie, osservate in ogni caso le disposizioni dell'art. 65.

Devono altresì trasmettere al Ministero prospetti semestrali nei quali siano indicate le cooperative che fanno parte pel consorzio, quelle che nell'ultimo semestre hanno cessato di farne parte e le nuove che siano state ammesse, il numero dei soci che costituiscono le singole cooperative, nonchè l'elenco, con l'indicazione dei rispettivi contratti, dei lavori e delle forniture in corso.

Art. 83.

Inadempimenti.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, in caso di qualsiasi inadempimento alle disposizioni della legge e del regolamento, o di inosservanza allo statuto, sia che ne abbia notizia per informazioni dei prefetti o delle commissioni provinciali o per accertamenti fatti d'ufficio, o su denunzia di qualsiasi interessato, invita il consorzio, ove ne sia il caso, ad uniformarsi alle prescrizioni della legge, del regolamento e dello statuto.

Art. 84.

Scioglimento dell'amministrazione.

In caso di rifiuto da parte del consorzio ad uniformarsi alle ingiunzioni di cui all'articolo precedente, il Ministero di agricoltura, industria e commercio può con suo decreto, d'intesa, occorrendo, con quello dei lavori pubblici e sentita la

commissione centrale, procedere allo scioglimento dell'amministrazione del consorzio e alla nomina di un amministratore provvisorio, scegliendolo così tra i soci, come tra gli estranei.

L'amministratore provvisorio deve limitarsi, salvo i casi di comprovata urgenza, agli atti di ordinaria amministrazione, e provvede, entro tre mesi dallo scioglimento, alla ricostituzione degli organi amministrativi del consorzio.

Ar. 85.

Scioglimento d'ufficio del consorzio.

Qualora il consorzio persista ciò nonostante negli inadempimenti che determinarono la nomina dell'amministratore provvisorio, come pure per gravi motivi d'ordine pubblico, o nel caso di trasgressioni di natura tale che ne sia impossibile o assai difficile la riparazione, il Ministero d'agricoltura, industria e commercio può, di concerto, ove ne sia il caso, con quello dei lavori pubblici, e sentita la commissione centrale, procedere con decreto Reale allo scioglimento del consorzio.

Art. 86.

Liquidatori in caso di scioglimento d'ufficio.

Con lo stesso decreto di scioglimento, o con successivo decreto Ministeriale, si nominano uno o più liquidatori, che possono essere scelti così tra gli amministratori del consorzio, come fra soci, come fra estranei, e la cui opera è retribuita, a spese del consorzio, nella misura che sarà stabilita dal Ministero.

Art. 87.

Pubblicazione dei decreti di scioglimento d'ufficio.

I decreti per lo scioglimento di ufficio e per la nomina dei liquidatori sono immediatamente notificati al consorzio, e pubblicati, a cura del Ministero e a spese del consorzio stesso, nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e nei *Bollettini ufficiali* delle prefetture, presso le quali sono inscritte le singole Società costituenti il consorzio.

Art. 88.

Scioglimento volontario.

Oltre lo scioglimento d'ufficio di cui agli articoli precedenti, i consorzi si sciolgono:

1° - quando sia decorso il termine stabilito per la loro durata;

2° - quando sia raggiunto lo scopo per il quale il consorzio fu costituito;

3° - quando per una notevole diminuzione del patrimonio, o per qualsiasi altra ragione, lo scioglimento sia deliberato dall'assemblea dei delegati con la maggioranza di cui all'articolo 69.

Art. 89.

Liquidazione e pubblicazioni in caso di scioglimento volontario.

In ogni caso, con la deliberazione di scioglimento o con altra deliberazione, vengono nominati uno o più liquidatori, che possono essere scelti tra gli stessi amministratori o fra estranei.

Tanto la deliberazione di scioglimento quanto quella per la nomina dei liquidatori devono essere immediatamente pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e nei *Bollettini ufficiali* delle prefetture, presso le quali sono iscritte le singole cooperative costituenti il consorzio. Tali pubblicazioni sono fatte dal Consiglio d'amministrazione, il quale resta in carica e provvede agli affari urgenti, fino a che non abbia fatto la consegna ai liquidatori.

Art. 90.

Obblighi e diritti dei liquidatori.

Salva l'osservanza delle speciali disposizioni degli statuti, per tutto ciò che riguarda le funzioni, gli obblighi e i diritti dei liquidatori, tanto se nominati dall'assemblea del consorzio, quanto se nominati dal Ministero nel caso di scioglimento d'ufficio, si applicano le disposizioni del codice di commercio, riguardanti i liquidatori delle società anonime.

Art. 91.

Periodo di liquidazione

Durante la liquidazione, permane la personalità giuridica del consorzio ai soli effetti della liquidazione.

I liquidatori non possono assumere nuovi appalti, salvo la continuazione di quelli in corso e salvo la stipulazione degli atti addizionali, che siano necessari per il compimento degli appalti iniziati.

Art. 92.

Regolamenti interni.

I consorzi possono deliberare regolamenti interni, che devono essere comunicati per copia conforme al Ministero di agricoltura, industria e commercio.

TITOLO VI.

Disposizioni generali e transitorie

Art. 93.

Statistica delle cooperative e dei consorzi.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio pubblicherà almeno ogni due anni l'elenco delle cooperative e dei consorzi disciplinati dal presente regolamento e quello degli appalti loro concessi dalle amministrazioni dello Stato e da tutte le altre soggette alla vigilanza governativa, insieme alle principali notizie descrittive e statistiche che hanno riferimento coi vari servizi amministrativi e di vigilanza che li riguardano.

Art. 94.

Commissioni provinciali.

Entro sei mesi dalla entrata in vigore del presente regolamento, si procederà alla ricostituzione delle Commissioni provinciali, in conformità delle norme contenute nel regolamento medesimo.

Entro sei mesi dalla data della loro ricostituzione, le suddette Commissioni procederanno alla revisione degli ordinamenti delle singole cooperative iscritte nei registri delle rispettive provincie, allo scopo di accertare se siano conformi alle norme del regolamento stesso e per proporre, ove occorra, gli opportuni provvedimenti.

Art. 95.

Cooperative già cancellate.

La disposizione del capoverso dell'art. 21 si applica anche alle cooperative cancellate dai registri prefettizi prima della entrata in vigore del presente regolamento.

Art. 96.

Consorzi.

I consorzi attualmente esistenti, per godere i benefici di cui alla legge 25 giugno 1909, n. 422, debbono ricostituirsi in base alle norme stabilite da detta legge e dal presente regolamento.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro
di agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

R. DECRETO *n. 293 del 9 marzo 1911, che approva talune modificazioni da apportarsi alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate », di cui alla legge 27 aprile 1885, n 3048 (serie 3ª), allegati *D* e *E* e successive varianti, risultanti dall'unito prospetto vistato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Tali modificazioni entreranno in vigore, in via di esperimento per un anno, dal 1° maggio 1911.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e de decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 86 del 12 nov. 1911.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 marzo 1911.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *Il Guardasigilli:* FANI.

MODIFICAZIONI da apportarsi alle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato ».

In fine alla voce « Filo di ferro anche piombato, ramato, stagnato o zincato », che figura nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V, è fatta la seguente aggiunta: « e filo di ferro per telegrafi o telefoni ».

La voce « Filo di ferro per telegrafi o telefoni » della nomenclatura e classificazione predetta è annullata insieme con le relative indicazioni.

Visto d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
RAINERI.

DECRETO MINISTERIALE *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lett. *f*), e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la designazione fatta dal Consiglio dell'Industria e del Commercio nella sua adunanza del 4 aprile 1911,

DECRETA:

In sostituzione del signor comm. ing. march. Giorgio Niccolini, decaduto d'ufficio per l'avvenuta sua elezione a Deputato del I Collegio di Firenze, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del predetto Consiglio dell'Industria e del Commercio, il sig. comm. Massimo De Vecchi, Presidente dell'Associazione per il commercio e l'industria della seta in Milano.

Roma, addì 16 aprile 1911.

Il Ministro
SACCHI.

STAZIONE DI PIACENZA

IMPIANTI DI SICUREZZA

♦ Mettipetardo.
◆ Consenso meccanico a due leve.
Il posto I concede il consenso meccanico sui segnali 14-16-20 del posto II.
» II » » » » 1^{P1} e 2^{P1}.
Il guardiano del P.L. della vecchia strada per Cremona, da il consenso meccanico sui segnali 1-2-6-7-8 del posto III.
I guardiani » » » » e dell'attraversamento del tram per Cremona ricevono l'ordine di chiusura dei cancelli a mezzo di suonerie azionate dal posto III.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 113 - 1911.

Posto di manovra	SEGNALE	Categ.a	PROGRESSIVA	FUNZIONE DEL SEGNALE
I	1^{P1}	III	Km. 149+211	Proteggono verso Milano lo scambio N. 3 alla testata del ponte sul Po.
	1^{P1} 2^{P1}	I	» 148+371.50	
II	2^{P2}	I	» 147+550	Protegge la Stazione di Piacenza verso Milano e comanda i treni diretti al Fascio Merci F.II
	3^{P2}	I	» 147+550	» » » » » » » ai binari di tettoia.
	2^{P2} 3^{P2}	avviso	» 148+371.50	Preavvisa i due segnali precedenti.
	4^{P2}	III	» 94+888.80	Segnale di III Categoria di quelli di protezione 5^{P2} e $(6.7)^{P2}$ di Piacenza verso Voghera.
	5^{P2}	I	» 95+688.80	Protegge la Stazione di Piacenza verso Voghera e comanda i treni diretti al Fascio Merci F.III
	6^{P2} 7^{P2}	I	» 95+688.80	» » » » » » » ai binari di tettoia.
	14^{P2}		» 147+188	Comanda le partenze dal Fascio F.II per Milano.
	15^{P2}		» 147+273	» » » F.III per Voghera.
	16^{P2}		» 147+273	» » » F.III per Milano.
	$(17.18.19)^{P2}$		» 146+933	Comanda le partenze dal F.V. per Voghera.
	20^{P2}		» 146+933	» » » Milano.
III	1^{P3}		» 146+753	Comanda le partenze dal F.V. per Bologna e protegge dai treni dispari i P.P. L.L. della Vecchia Strada Provinciale per Cremona e dell'attraversamento del Tram per Cremona.
	2^{P3}		» 146+343	Comanda le partenze dal Fascio F.II e dal Fascio F.III per Bologna e protegge dai treni dispari i due P.P. L.L. anzi accennati.
	6^{P3}	I	» 145+944	Protegge verso Bologna la Stazione di Piacenza ed il P.L. della Vecchia Strada Provinciale per Cremona e comanda i treni diretti al F.V.
	7^{P3}	I	» 145+944	Protegge verso Bologna la Stazione di Piacenza ed il P.L. della Vecchia Strada Provinciale per Cremona e comanda i treni diretti ai Fasci Merci F.II ed F.III
	8^{P3}	III	» 145+240	Segnale di III Categoria dei due precedenti. Protegge verso Bologna l'attraversamento del Tram per Cremona.
P. L. Km. 145 568	C		» 145+058	Protegge, per ora, verso Bologna l'attraversamento del tram per Cremona. Sarà però in seguito soppresso e sostituito dal segnale A di prima categoria posto al Km. 145 + 240 preceduto dal segnale B di terza categoria posto al Km. 144 + 540.

Tip. - Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 4 - 1911.

NB. Il F. V. concede il consenso al Posto C sui segnali 2 e 3 del Posto stesso.

○ Deviatoio assicurato in posizione normale.

● » » » rovescia.

Gli scambi delle comunicazioni a-b, c-d sono collegati con serrature di sicurezza ai segnali di protezione e di partenza della Stazione.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 119-1911.*

Nella nota (3) dell'art. 88 della Parte prima delle Tariffe e Condizioni pei trasporti dovrà sostituirsi l'indicazione di « Roma-S. Paolo » con quella di Roma-Trastevere.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 65, fra le stazioni di Ostia e di Ostuni inserire:

Ostiense	Pisa-Roma	Roma	Roma	73^{A} -73^{B}	V	B

a pag. 80 sopprimere il nome della stazione di Roma-S. Paolo con tutte le relative indicazioni, nonchè le note (a) e (10) in calce, e sostituire le indicazioni esposte per la stazione di Roma-Trastevere con le seguenti:

Roma-Trastevere**	Pisa-Roma	Roma	Roma	73^{A} –73^{B}	V	B	G	A	O (11)	V	B (13)	S.P	G.P	T	F	2 1	6 20	1 1	20 30	2. S

Si dovrà poi in calce sopprimere la nota ****, aggiungendo alla nota** quanto segue:

« Inoltre Roma-Trastevere è stazione di transito colla Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo »;

e cancellare dalla nota (13) le parole: « esposta di contro la stazione di Roma-S. Paolo »;

a pag. 143, nelle Tabelle 73^{A} e 73^{B} depennare il nome della stazione di Roma-S. Paolo e l'indicazione delle relative distanze;

nelle tabelle stesse, fra Roma-Trastevere e Roma-Tuscolana inserire il nome della fermata di Ostiense con le distanze risultanti dall'allegato ***B*** al presente Ordine di Servizio;

a pag. 230, fra Ostia ed Ostuni inserire le seguenti indicazioni:

Ostiense	30-15	699	713

a pag. 233, depennare il nome di Roma-S. Paolo con l'indicazione dell'instradamento e delle relative distanze.

Inoltre nei Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, le stazioni dovranno riportare nella sede opportuna, il nome di Ostiense con le indicazioni relative all'istradamento ed alla distanza come qui appresso:

Le stazioni situate sulla linea Pisa-Roma rileveranno la distanza per Ostiense dalle Tabelle N. 73^{A} e 73^{B}, completate con le indicazioni di cui al prospetto allegato *B*.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Ostiense aggiungendo **Km.** 8 a quella di Roma-Termini e **Km.** 1 a quella di Roma-Trastevere e scegliendo quella che dal confronto risulterà più breve. L'istradamento da esporsi sarà quello della stazione che avrà servito di base nella formazione della distanza.

Infine sui Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni dovranno depennare il nome della stazione di Roma-S. Paolo e le relative indicazioni.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 119-1911.*

Distanze chilometriche dalla fermata di Ostiense alle stazioni sottoindicate:

Stazioni	Chilometri	Stazioni	Chilometri
Pisa Centrale e P. Nuova . .	326 329	Follonica	223
Tombolo	336 320	Scarlino	216
Bivio Calambrone	324 313	Gavorrano	208
Livorno S. Marco	327 316	Giuncarico	200
Livorno Torretta	327 316	Montepescali	193
Livorno Marittima	329* 318*	Grosseto	181
Stagno	322 316	Rispescia (Raddopio	174
Guasticce	318	Alberese	166
Vicarello	314	Talamone	157
Colle Salvetti	311	Albegna	150
Fauglia	305	Orbetello	143
Orciano	299	Capalbio	131
Santa Luce	291	Chiarone	124
Rosignano Castellina	288	Montalto di C.°	109
Vada	281	Corneto	94
Cecina	275	Civitavecchia	74
Ripabella	283	S. Marinella	64
Casino di Terra	291	S. Severa	55
Ponte Ginori	298	Furbara	51
Volterra	304	Palo	41
Bibbona Casale	269	Ladispoli	44
Bolgheri	267	Palidoro	34
Castagneto Maritt.	258	Maccarese	27
S. Vincenzo	250	Ponte Galera	15
Campiglia Marittima . . .	240	Porto	23
Vignale Riotorto	231	Fiumicino	26
		Magliana	8
		Roma Trastevere	3
		Roma Tuscolana	4
		Roma Term. e Porta Maggiore	8

N.B. Dove sono due distanze, la seconda è stabilita per la via di LivornoC-Vada.
(*) Nella distanza è compreso il *chilometro* di cui all'art. 8 delle Tariffe.

Stazione di

Constataz[illegible]

(da trasmettere alla Gestio

TABELLE CON LA SCRITTA INDICANTE I PERC[illegible]				
di modello grande per carrozze a carrelli			di diversi mode[illegible]	
(1) esistenti sulle carrozze (a)	(2) esistente di scorta, o per essere appllicate alle carrozze quale turno normale o per altri motivi (b)	(3) regolarmente inventariate	(4) esistenti sulle carrozze (c)	esis[illegible] o p[illegible] ap[illegible] ca[illegible] tu[illegible] o pe[illegible]
Quantità	Quantità	Quantità	Quantità	[illegible]

N. B. — I cartelli che non portasseso scritte indicanti il percorso dei treni i co[illegible] rebbero per l'uno o l'altro uso, dovranno essere qui indicati separatamente nelle rispe[illegible] di arrivo o partenza, dovranno essere quì elencate dalla stazione nella quale i treni [illegible] se - sempre secondo *l'orario normale* – il treno a quell'ora devesse essere in corso.

Per queste tabelle, di fianco alla quantità, dovrà essere indicato il numero dei tre[illegible]

Così dovranno esporsi dalle stazioni di origine nelle colonne (1), (4) e (7) le[illegible] se *effettivamente* partissero dopo quell'ora.

(*a*) Non comprese quelle della colonna 2.

(*b*) » » » 1.

(*c*) » » » 5.

(*d*) » » » [illegible]

»

...e eseguita alle ore 17 del giorno 6 Maggio 1910.

...opertoni, attrezzi e statistica in Bologna, col mod. G-65. (Elenco della carta .).

		Tabelle con la scritta indicante i Compartimenti per signore e ragazzi		
...r carrozze non a carrelli				
(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
...i di scorta, ... essere ...ate alle ...zze quale ...normale, ...ltri motivi (d)	regolarmente inventariate	esistenti sulle carrozze (e)	esistenti di scorta, o per essere applicate alle carrozze quale turno normale o per altri motivi (f)	regolarmente inventariate
...ntità	Quantità	Quantità	Quantità	Quantità

...timenti per signore e ragazzi ma che per tipo, con oppportuna riverniciatura, si preste... ...colonne. — Le tabelle dei treni in viaggio alle ore 17, qualunque possa essere l'ora reale ...ebbero trovarsi secondo *l'orario normale*; oppure dalla prima stazione di fermata dopo le 17

...elle di quei treni che secondo *l'orario normale* dovrebbero iniziare la corsa alle 17 anche

Ordine di Servizio N. 106. (SERVIZI VII e XI).

Nuovo segnalamento sul tratto Busalla-Campasso, e nella stazione di Rivarolo

Dalle ore 2,50 del 1° marzo 1911, sul tratto Busalla-Pontedecimo, venne attivato, contemporaneamente alla trazione elettrica, il nuovo segnalamento con dischi mod. T. E. di cui l'Ordine di Servizio N. 292-1909. Detto segnalamento a partire dalle ore 10 del giorno 2 maggio 1911 verrà esteso anche al rimanente tratto Pontedecimo-Campasso ed alla stazione di Rivarolo, verso Bolzaneto. E' fatta eccezione per i segnali d'avviso in precedenza a quelli di 1° categoria a protezione del parco del Campasso, verso il bivio Succursale, e del bivio Rivarolo, verso il parco del Campasso e verso Rivarolo, e della stazione di Busalla, verso Montanesi, costituiti i primi tre da ali semaforiche ed il quarto da un dischetto da galleria.

Resta invariato il segnalamento di protezione della stazione di Busalla, verso Ronco, e rimangono in vigore con l'attuale loro significato i due dischi di comando che trovansi nella stazione di Pontedecimo verso Busalla.

Il segnale di 1ª categoria di Busalla verso Montanesi, è preceduto a metri 252 da un dischetto ripetitore, che come quello di avviso, porta le luci verde ed aranciata: pei treni rinforzati in coda, il macchinista della locomotiva di spinta dovrà per la ripresa della marcia, attenersi alle indicazioni del dischetto ripetitore, quando anche non avesse inteso il segnale di partenza del capo treno ed i fischi del macchinista di testa.

Nello schizzo allegato sono indicati: con segni convenzionali i nuovi segnali, con semplice contorno quelli attualmente in vigore e che continueranno a funzionare, la direzione cui comanda ciascuna ala dei semafori a più ali e ciascun disco degli alberi a più ordini di dischi, nonchè le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 del Compartimento di Genova.

Ordine di Servizio N. 107. (Servizio Centrale II ed Ufficio Stralcio).

Trattazione degli affari inerenti alle cessate gestioni Mediterranea, Adriatica, ex Meridionale e Sicula, riguardanti materie d'esercizio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 120-1909).

A parziale modificazione di quanto fu stabilito con l'Ordine di Servizio N 120-1909, si dispone che a datare dal 1° maggio 1911 la trattazione degli affari inerenti alle cessate gestioni Mediterranea, ex Meridionale e Sicula, riguardanti materie d'esercizio, attualmente disimpegnate dall'Ufficio Stralcio, passi al Servizio II (ragioneria) rimanendo al detto Ufficio Stralcio la sola parte che si riferisce alla liquidazione dei lavori in conto fondi speciali ed in conto del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici.

Conseguentemente passeranno colla stessa data alla diretta dipendenza del Servizio Centrale II i funzionari ed agenti che presentemente si occupano di affari di stralcio inerenti all'esercizio presso le rispettive Ragionerie Compartimentali, secondo la ripartizione che verrà fatta dal Servizio Centrale IV d'accordo con il suddetto Ufficio e Servizio interessati.

Ordine di Servizio N. 108 (Servizio VIII).

Modificazione di tariffa relativa al filo di ferro per telegrafi e telefoni.

Col 1° maggio 1911, il filo di ferro per telegrafi o telefoni viene ammesso al godimento dei prezzi della tariffa speciale N. 116 serie *C*.

Per conseguenza, nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. delle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908), devono essere fatte le seguenti modificazioni:

la voce « filo di ferro anche piombato, ramato, stagnato o zincato (*a*)-I per il peso minimo di T. 8. (2) » è da modificarsi come appresso:

« filo di ferro anche piombato, ramato, stagnato o zincato e filo di ferro per telegrafi o telefoni (*a*)-I per il peso minimo di T. 8. (2) ».

la voce « filo di ferro per telegrafi o telefoni (*a*) » è annullata insieme con le relative indicazioni.

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a P. V. delle Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia (edizione maggio 1907) deve essere aggiunta, di fronte alla voce « filo di ferro per telegrafi o telefoni (*a*) » l'indicazione della Tariffa speciale comune N. 116, serie *C*.

La detta voce deve, inoltre, essere aggiunta nella serie *C* della ricordata Tariffa speciale comune.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 109. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV devono aggiungersi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i sodalizi qui appresso indicati:

Sede	Denominazione
Bergamo . . .	Società Ginnastica « Atalanta »
Besana Brianza .	Società Ginnastica Pro Patria Besana.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 110. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di servizio N. 261-1910).

La stazione di Valmadrera, che è già ammessa al beneficio della tariffa locale N. 217 P. V. serie *A* per i trasporti di calce, cemento, ghiaia, ciottoli, pietre spaccate e pietre da calce e da gesso destinati a Milano, sarà col 1° maggio 1911 abilitata all'applicazione della detta serie di tariffa per gli stessi trasporti in destinazione anche di Cremona, Pavia e Piacenza.

Per conseguenza il richiamo (***), che figura di contro al nome della stazione di Valmadrera nella intestazione della ripetuta serie di tariffa, dev'essere sostituito dal richiamo (******) alla seguente nota da esporsi a piè di pagina:

(******) Ammessa a fruire della presente tariffa locale soltanto pei trasporti di *calce, cemento, ghiaia, ciottoli, pietre spaccate e pietre da calce e da gesso.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 111. (SERVIZI VII e XI).

Apertura all'esercizio della deviazione della linea Battipaglia-Reggio fra le stazioni di Bagnara e Favazzina.

Dal 1° aprile 1911 è stato aperto all'esercizio il tronco di ferrovia in deviazione, verso mare, della linea Battipaglia-Reggio fra le stazioni di Bagnara e Favazzina, che sostituisce in parte la corrispondente vecchia linea.

Il nuovo tronco in deviazione si distacca dalla vecchia linea Battipaglia-Reggio al Km. 368 + 240.86 appena dopo il ponte a travata metallica sul torrente Sfalassà e si ricollega

alla linea stessa al Km. 372 + 299.77 in immediata precedenza dell'altro ponte, pure a travata metallica, sul torrente Favazzina, senza che ne resti variata la distanza fra le due stazioni.

Il nuovo tronco ha alcuni tratti in curva col raggio minimo di m. 400 ed ha pendenza variabile fino a raggiungere il massimo del 12,50 ‰

Sul tronco stesso vi sono 22 opere d'arte, di cui le più importanti sono le gallerie artificiali « Pezzolo » lunga m. 358,20 fra le progressive 368 + 876.20 e 369 + 234.40 e « Pietra del Corvo » lunga m. 496 fra le progressive 369 + 372 e 369 + 868; il ponte sul torrente Praialunga e quello sul torrente S. Pieri.

Non esiste alcun passaggio a livello.

La stazione di Bagnara è protetta verso Favazzina da un disco di 1ª categoria situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 266 dalla punta del deviatoio estremo e preceduto a m. 870 dal corrispondente disco di avviso collocato a sinistra dei treni stessi; la fermata di Favazzina è protetta verso Bagnara da un disco di seconda categoria posto a destra dei treni in arrivo, ed alla distanza di m. 920 dall'asse del F. V.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Reggio C.

Ordine di Servizio N. 112. (Servizi VII e XI).

Attivazione del doppio binario sul tratto Albizzate-Gazzada.

(Vedi Ordine di Servizio N. 2-1907).

Con l'orario generale del 1° maggio 1911 verrà attivato il doppio binario sul tratto Albizzate-Gazzada della linea Varese-Milano, con funzionamento del sistema di blocco in entrambi i sensi di marcia dei treni. In dipendenza di tale attivazione il segnalamento delle stazioni di Albizzate e di Gazzada e della fermata di Castronno sarà fatto nel modo seguente:

Stazione di Albizzate:

verso Cavaria Oggiona, semaforo a due ali accoppiate di 1ª categoria e d'avviso, situato a m. 450 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 700 da semaforo ad un'ala d'avviso;

semaforo ad un'ala di partenza per Gallarate, posto a m. 119 dall'asse del F. V.;

verso Castronno, semaforo a due ali accoppiate di 1ª categoria e d'avviso situato a m. 526 dall'asse del F. V., e preceduto a m. 980 da semaforo ad un'ala d'avviso;

semaforo ad un'ala di partenza per Varese posto a metri 225 dall'asse del F. V.

Fermata di Castronno:

verso Albizzate, semaforo ad un'ala di avviso in precedenza di m. 525 a semaforo ad un'ala di 1ª categoria situato al di là del F. V., verso Gazzada, alla distanza di m. 202 dall'asse del F. V. medesimo;

verso Gazzada, semaforo ad un'ala di avviso in precedenza di m. 1013 a semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto dopo il F. V., verso Albizzate, alla distanza di m. 23 dall'asse dello stesso F. V.

Stazione di Gazzada:

verso Castronno, semaforo a due ali accoppiate di 1ª categoria e d'avviso situato a m. 345 dall'asse del F. V., e preceduto a m. 600 da semaforo ad un'ala d'avviso;

semaforo ad un'ala di partenza per Gallarate posto a m. 190 dall'asse del F. V.;

verso Varese, semaforo a due ali accoppiate di 1ª categoria e d'avviso posto a m. 498 dall'asse del F. V., e preceduto a m. 564 da semaforo ad un'ala d'avviso;

semaforo ad un'ala di partenza per Varese situato a m. 289 dall'asse del F. V.

I segnali a protezione di Gazzada verso Varese sono collocati a destra; tutti gli altri sopraindicati a sinistra, rispetto ai treni cui comandano.

Nelle stazioni di Albizzate e di Gazzada ciascun binario di corsa è munito di dischetti bassi.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno le disposizioni di competenza per l'attivazione di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9 e 13 del Compartimento di Milano.

Ordine di Servizio N. 113. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del nuovo segnalamento di partenza e di protezione della stazione di Piacenza. Protezione dei passaggi a livello al Km. 145,568 e 146,302 della linea Bologna-Milano.

Dalle ore 10 del giorno 11 maggio 1911, verranno aboliti tutti i segnali di partenza e di protezione ora esistenti nella stazione di Piacenza verso le tre direzioni di Milano, Voghera e Bologna, nonchè quelli di protezione del passaggio a livello Km. 145,568 della linea Bologna-Milano, e verranno invece attivati quelli indicati nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio.

Nella tabella unita allo schizzo stesso sono specificati la categoria e la funzione dei singoli segnali, la loro progressiva ed il relativo posto di manovra.

Il passaggio a livello della vecchia strada provinciale per Cremona (Km. 146,302) verrà protetto verso Bologna dai segnali 6 P^3 e 7 P^3 e verso Piacenza dai segnali 1 P^3 e 2 P^3.

I segnali *A* e *B* a protezione verso Bologna dell'attraversamento della tramvia per Cremona in corrispondenza al passaggio a livello della strada provinciale per Cremona (chilometri 145,568) verranno impiantati in seguito; provvisoriamente continuerà a funzionare il dischetto (Km. 145,058) indicato sullo schizzo con la lettera *C* il quale verrà poi soppresso con l'attivazione dei suddetti segnali; lo stesso attraversamento sarà protetto verso Piacenza dai segnali 1 P^3 e 2 P^3, sopprimendosi l'attuale dischetto di protezione al Km. 145,874.

A sussidio dei segnali 1 P^1, 6 P^3 - 7 P^3 ed 8 P^3 verranno attivati appositi metti petardi posti alle distanze dai rispettivi segnali indicate nell'unito schizzo: analogamente verrà provveduto per i segnali *A* e *B* quando siano stati impiantati.

Il F. V. è in comunicazione telefonica coi posti di manovra I, II e III.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 dei Compartimenti di Milano e di Genova.

Ordine di Servizio N. 114. (SERVIZIO VIII).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedansi Ordini di Servizio 60-1908, 143-1908, 17-1911, 71-1911 e 93-1911).

La facoltà di seguire la via di Chiusi o quella di Terontola-Foligno-Orte, che con l'Ordine di Servizio N. 71-1911 venne limitata ai viaggi da Firenze loco in destinazione di Roma loco o viceversa, è stata estesa a tutti i viaggi per i quali la via più breve comprende la linea Firenze-Chiusi-Roma.

Di quanto sopra dovrà prendersi nota nell'elenco generale delle vie facoltative allegato all'Ordine di Servizio N. 60-1908. In tale elenco dovranno inoltre praticarsi le aggiunte seguenti:

Vie facoltative.

DA	A	DESIGNAZIONE DELLA VIA
o viceversa		
Firenze	**Chiusi**	Arezzo o Empoli-Siena

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 115. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 229 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 121-1909).

Dal 1° maggio 1911 la tariffa locale N. 229 P. V. sarà estesa ai trasporti di *pietre coti ordinarie ed altre pietre molari da arrotare*, in partenza dalla stazione di Mapello Ambivere.

In conseguenza di ciò, nell'intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta alla sede opportuna l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 116. (SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1062 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 256-1910).

Dal 1° maggio 1911 la tariffa eccezionale N. 1062 P. V. serie *B* e *C* sarà estesa ai trasporti di paglia comune e di fieno in partenza dalla stazione di Candela.

In conseguenza, nella intestazione delle serie *B* e *C* della eccezionale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna) l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 117. (SERVIZI VII e XI).

Attivazione del nuovo segnalamento per comandare ai treni ed alle manovre nella stazione di Paola, lato Reggio Calabria.

Dalle ore 9 del giorno 5 maggio 1911, verranno attivati, nella stazione di Paola, lato Reggio Calabria, i seguenti nuovi segnali:

a) un semaforo ad un'ala (N. 1) di II^a^ categoria posto a m. 859 dalla punta del deviatoio estremo ed alla sinistra dei treni cui comanda, per la protezione della stazione verso Reggio, in sostituzione dell'attuale disco di II^a^ categoria, che verrà demolito;

b) un dischetto basso (N. 2) all'estremo verso la stazione del deposito locomotive, per comandare all'uscita delle macchine dal deposito stesso;

c) un dischetto basso (N. 6) all'estremo della stazione per comandare alle locomotive dirette al Deposito ed insieme col semaforo di cui al punto *d*) ai treni in partenza per Reggio Calabria;

d) un semaforo ad un'ala (N. 7) posto presso il 1° binario

di stazione alla sinistra dei treni diretti a Reggio ed a m. 93 dall'asse del F. V. per comandare, insieme col dischetto N. 6 di cui al punto *c*, alle partenze per Reggio.

I segnali di cui sopra e i deviatoi della comunicazione di accesso al nuovo Deposito Locomotive saranno manovrati da un apparato Saxby posto in una garetta al Km. 200 + 660,50, in prossimità della detta comunicazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Reggio Calabria.

Ordine di Servizio N. 118 (SERVIZIO VIII).

Diritti fissi pei trasporti di merci a piccola velocità.

Servizio italiano.

In dipendenza dell'art. 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310, i diritti fissi pei trasporti di merci a piccola velocità saranno modificati, a principiare dal giorno 2 maggio 1911, come appresso.

I diritti fissi per le merci ascritte alle prime cinque classi delle tariffe saranno aumentati di una sopratassa di L. 0,051 a tonnellata; quelli per le merci ascritte alle ultime tre classi saranno, pure, aumentati di una sopratassa di L. 0,0258 a tonnellata, e ciò per i trasporti tanto in piccole partite, quanto a vagone completo.

L'abbuono del diritto fisso che si accorda quando le operazioni di carico e scarico sono eseguite dalle parti, sarà ridotto da L. 0,515 a L. 0,4892 per tonnellata e per operazione.

I diritti fissi che nelle tariffe già sono stati diminuiti delle quote relative alle operazioni di carico e scarico, perchè obbligatorie per le parti, saranno aumentati di L. 0,0258 per tonnellata e per ogni operazione di carico e scarico non eseguita dalla Ferrovia.

Tutte le disposizioni che precedono valgono, per quanto riguarda i trasporti con le amministrazioni in servizio cumu-

lativo, solo per i diritti fissi che si riferiscono alle stazioni delle Ferrovie dello Stato. Nulla viene, quindi, innovato per quanto riguarda i diritti fissi spettanti alle dette amministrazioni, fatta eccezione della linea Brescia-Iseo, la quale, nei riguardi dell'applicazione delle tariffe, è da considerarsi come facente parte della rete dello Stato.

Le modificazioni che, per effetto delle disposizioni in parola, devono essere introdotte nelle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908) » e nelle « Tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia (edizione maggio 1907) » sono comprese, rispettivamente, nella 4ª e nella 11ª Appendice alle tariffe medesime, che saranno distribuite alle stazioni ed agli uffici interessati, nei modi d'uso, a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Le varianti da introdursi nelle altre pubblicazioni sono le seguenti:

1. — Concessioni speciali e relative tariffe (edizione 1° gennaio 1909).

Concessione speciale A. — Nel prospetto dei prezzi per le merci a P. V. il diritto fisso per le prime cinque classi di L. 2.06 va sostituito con quello di L. 2.1115 ed il diritto fisso per le ultime tre classi di L. 1.236 con quello di L. 1.2618;

nell'avvertenza *b*) alle parole « di L. 0.309 » e « di L. 0.1545 » vanno sostituite, rispettivamente, quelle « di L. 0.3605 » e « di L. 0.1803 ».

Concessione speciale B. — Nel prospetto della nomenclatura e prezzi della P. V. il diritto fisso di L. 0.515 va sostituito con quello di L. 0.5408.

Le tasse di trasporto, poi, fra Sampierdarena-S. Benigno, S. Limbania e le fermate, che figurano nel prospetto anzidetto, devono essere sostituite con le seguenti:

da S. Benigno	a Sampierdarena	L. 0.6181	Per tutte le merci suddette e per tonnellata.
	alla 2ª fermata	» 0.5151	
	alla 1ª fermata	» 0.4636	
dalla 1ª e 2ª fermata a Sampierdarena o viceversa		» 0.3606	
da S. Limbania (calate e magazzini)	a Sampierdarena	» 0.7468	
	alla 2ª fermata	» 0.6438	
	alla 1ª fermata	» 0.5923	

Si fa presente, inoltre, che anche il diritto fisso di L. 0,515, applicabile ai trasporti a piccola velocità di materiale dello Stato per le linee telegrafiche effettuati col ribasso del 50 per cento, deve essere elevato a L. 0,5408 e che l'abbuono che si accorda pei detti trasporti, quando le operazioni di carico e di scarico sono fatte a cura e spese dell' Amministrazione dei telegrafi, viene ridotto a L. 0,4892 per tonnellata e per operazione.

Concessioni speciali I e IX. — Nel prospetto dei prezzi e condizioni per le merci e gli oggetti a P. V, il diritto fisso per le prime cinque classi di L. 2.06 va sostituito con quello di L. 2.1115 ed il diritto fisso per le ultime tre classi di L. 1.236 con quello di L. 1.2618;

nell'avvertenza *b*), alle parole « di L. 0.309 » e « di L. 0.1545 » vanno sostituite, rispettivamente, quelle « di L. 0.3605 » e « di L. 0.1803 ».

Concessione speciale XII. — Nel prospetto dei prezzi e condizioni per le masserizie ed attrezzi a P. V. i diritti fissi di L. 2.06 e L. 1.545 vanno sostituiti, rispettivamente, con quelli di L. 2.1115 e L. 1.5965.

Concessione speciale XIX. — Nel prospetto dei prezzi per le merci il diritto fisso per la P. V. di L. 2.06 deve essere sostituito con quello di L. 2.1115.

2. — Regolamento pei trasporti militari (edizione 1903).

Nell'allegato n. 2, punto I - P. V., il diritto fisso di L. 0.515 dev'essere sostituito con quello di L. 0.5408, il diritto fisso supplementare di L. 0.309 con quello di L. 0.3605 ed il diritto fisso speciale di cui l'avvertenza 2 di L. 0.165 con quello di L. 0.1908.

3. Ordine di Servizio N. 135-1910.

Il diritto fisso di L. 1,03, applicabile ai trasporti di generi di privativa, eseguiti sotto il regime della convenzione 9 febbraio 1910, è da sostituirsi con quello di L. 1,0815.

L'abbuono che si accorda per ogni operazione di carico e di scarico effettuata a cura e spese del Ministero delle Finanze resta invariato in L. 0,25.

4° Condizioni e Tariffe valevoli pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna (edizione 1° luglio 1910) – Parte II.

Nel secondo capoverso dell'art. 35 all'indicazione di « Lire 0,714 » è da sostituirsi quella di « L. 0,765 ».

Nel quarto capoverso dell'articolo medesimo l'indicazione di « L. 0,51 » va sostituita, per quanto si riferisce alla Rete dello Stato, con quella di « L. 0,4845 ».

Nelle note a piè delle pagine 66, 70, 71, 72, 75, 76, 79, 80, 83, 88, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 103, 107, 109, 113, 114 e 115, l'indicazione di « L. 0,51 » è da sostituire, sempre per quanto concerne la Rete dello Stato, con quella di « L. 0,4845 ».

I diritti fissi della tariffa generale per le mercanzie spedite a P. V., spettanti alle Ferrovie dello Stato, sono modificati come appresso: per le prime cinque classi in L. 1,61; per le ultime tre classi in L. 0,765.

Opportuna aggiunta deve, quindi, essere fatta nel prospetto dei prezzi della tariffa generale anzidetta.

I diritti fissi delle classi speciali a P. V. spettanti alle Ferrovie dello Stato sono così modificati: per le prime cinque classi in L. 1,61; per la 6ª, 7ª ed 8ª classe in L. 0,765; per le classi dalla 9ª alla 17ª in L. 1,10; per le classi, infine, dalla 18 alla 23ª in L. 0,765.

Opportuna aggiunta deve, pertanto, essere fatta nel prospetto delle basi delle dette classi speciali ed in tutte le pagine del prontuario dei prezzi chilometrici delle ripetute classi speciali.

5° Condizioni e Tariffe pel trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said, via Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Venezia, ecc. (edizione 1° agosto 1904).

Per le variazioni da apportarsi nei prezzi delle tariffe applicabili ai trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di Navigazione a vapore è stato pubblicato un apposito foglio di modificazioni.

6° Prontuario-tariffa pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione febbraio 1885).

Le quote ferroviarie pei trasporti a piccola velocità devono essere aumentate di L. 0,051 a tonnellata, per le merci ascritte alle prime cinque classi, e di L. 0,0255, pure a tonnellata, per

le merci ascritte alle ultime tre classi, ferma restando l'applicazione, sul prezzo complessivo dei trasporti, delle sopratasse di cui l'apposita tabella allegata all'Appendice speciale in data 1° maggio 1900.

Servizio internazionale.

Le disposizioni portate dalla suindicata legge dovendo aver vigore anche per i trasporti eseguiti in servizio diretto internazionale, si è predisposto, per ciascuna tariffa diretta fra l'Italia e l'estero, un apposito foglio di modificazioni ed aggiunte, dal quale le stazioni potranno rilevare gli aumenti da calcolarsi in ciascuna tariffa, sia per le classi differenziali, sia per le tariffe eccezionali applicabili per il percorso italiano.

Il foglio di modificazioni ed aggiunte di cui trattasi è stato compilato per le seguenti tariffe dirette e cioè:

Tariffa italo-svizzera;
Tariffa italo-germanica;
Tariffa italo-francese da e per stazioni della P. L. M.;
Tariffa italo-francese da e per oltre le linee della P. L. M;
Tariffa italo-austro-ungarica;
Tariffa italo ungherese (via Fiume);
Tariffa italo-belga;
Tariffa italo-neerlandese.

Avvertesi che fino a nuovo avviso gli aumenti di cui sopra in servizio diretto saranno da applicarsi soltanto ai trasporti provenienti dall'estero in *porto assegnato* oppure a quelli destinati all'estero in *porto affrancato*.

Anche tale foglio, e quello di cui al precedente punto 5°, saranno distribuiti alle stazioni ed agli uffici interessati, nei modi d'uso, a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze e saranno forniti gratuitamente alle Ditte che siano provviste delle rispettive tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 119. (SERVIZI VII, XI e XII).

Apertura all'esercizio del nuovo allacciamento Roma Termini-Roma Trastevere; della nuova stazione di Roma Trastevere e della fermata Ostiense. — Soppressione della stazione di Roma-San Paolo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250 e 285 del 1910 e N. 79 del 1911)

Dalle ore quattro del giorno 1° maggio 1911 saranno aperti all'esercizio: la deviazione della linea Roma-Pisa fra le stazioni di Roma Tuscolana e di Magliana; la fermata Ostiense e la nuova stazione di Roma Trastevere.

Di conseguenza i treni delle linee Roma-Pisa e Roma-Fiumicino passando dalla detta deviazione, toccheranno la nuova stazione di Roma Trastevere, abbandonando il corrispondente tratto della linea attuale, come dall'orario che sarà contemporaneamente attivato.

Venendo inoltre soppressa l'attuale stazione di Roma S. Paolo, secondo sarà detto, resterà anche soppresso il servizio di treni viaggiatori fra Roma S. Paolo e Roma Trastevere.

La deviazione, a doppio binario, comincia al km. 7+529,54 della linea attuale, attraversa il fiume Tevere con un ponte in muratura a tre luci di m. 31 ciascuna, si svolge negli impianti della nuova stazione di Roma Trastevere e termina al chilometro 9+800 della linea stessa, corrispondente alla progressiva km. 10+287,78 secondo il nuovo tracciato. La deviazione lunga complessivamente m. 2.758,24, ossia m. 487,78 in più del tracciato attuale, si sviluppa per m. 1.181,30 circa in rettilineo e per metri 1.576,94 in curva con raggio minimo di m. 350 e con pendenze variabili fino a raggiungere il massimo di 3,4 per mille nel tratto di linea compreso fra il sottovia Ostiense ed il ponte sul Tevere.

In prossimità della suaccennata deviazione, lato Roma Tuscolana, trovasi la nuova fermata Ostiense e sulla deviazione stessa la nuova stazione di Roma Trastevere.

La fermata Ostiense è munita dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori al km. 7+353,40 a destra nel senso da Roma a Pisa.

Segnali di protezione.

verso Roma Tuscolana - disco di prima categoria, posto a m. 450 dall'asse del F.V. e preceduto a m. 653 dal corrispondente disco di avviso;

verso Roma-Trastevere - disco di prima categoria posta a m. 447 dall'asse del F. V. e preceduto a m. 570 dal corrispondente disco di avviso.

La nuova stazione di Roma Trastevere è dotata dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori al km. 8+709,26 a destra nel senso da Roma a Pisa;

fascio di binari merci sussidiari, impiantato sulla riva sinistra del Tevere ed a sinistra della linea (tra il fiume Tevere e la fermata Ostiense);

magazzino merci con piano caricatore di testa e di fianco;

rifornitore della capacità di mc. 100;

piattaforma di m. 8,50 di diametro;

bilancia a ponte della portata di tonn. 30;

sagoma limite;

Segnali di protezione:

lato Roma - disco di prima categoria situato a m. 691 dall'asse del F.V. e preceduto a m. 618 da disco di avviso;

lato Pisa - disco di prima categoria situato a m. 651 dall'asse F.V. e preceduto a m. 600 da disco di avviso;

lato Viterbo - semaforo di prima categoria situato a m. 262 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 457 da semaforo di 3ª categoria;

verso lo scalo merci P.V, nella vecchia stazione di Roma Trastevere - Semaforo a m. 127 dal deviatoio di distacco del raccordo col predetto scalo dalla prima linea della nuova stazione di Trastevere. Lo stesso semaforo porta sulla parte opposta una seconda ala a protezione dello scalo medesimo: le ali predette sono da considerarsi di 1ª categoria;

ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4803, 4804, 4814, 4829 e 4997 con la la chiamata VR.

I segnali a protezione di Roma Trastevere verso Viterbo e verso lo scalo merci P. V. nella vecchia stazione di Trastevere si trovano a destra dei treni cui comandano: tutti gli altri della stazione medesima e quelli della fermata Ostiense sono collocati a sinistra.

Facoltà di servizio della fermata Ostiense.

La fermata Ostiense sarà ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani in servizio interno e cumulativo italiano.

Le distanze di detta fermata dalle stazioni della linea Roma-Pisa risultano dall'Allegato ***B*** al presente Ordine di Servizio.

Detta fermata effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Roma, ogni due giorni, e quindi il nome della fermata stessa dovrà essere inserito nel prospetto del Compartimento di Roma allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908 con la lettera *C*.

Facoltà di servizio della stazione di Roma-Trastevere.

Gli impianti dell'attuale stazione Roma-Trastevere e quelli della nuova, formano nel loro complesso, la stazione di Roma-Trastevere, i cui servizi resteranno così distribuiti: nell'attuale il servizio merci a Piccola Velocità Ordinaria; nella nuova, il servizio viaggiatori, bagagli e cani, dei trasporti a Grande Velocità ed a Piccola Velocità Accelerata.

Restano ferme per le spedizioni a P. V. Ordinaria di merci al dettaglio le limitazioni stabilite con l'Ordine di Servizio N. 285-1910.

Nulla è mutato per quanto riguarda le distanze tassabili per la stazione di Roma-Trastevere.

I treni della linea Viterbo Roma Trastevere, esercitata dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, partiranno od arriveranno nella nuova stazione sopra descritta.

In via affatto provvisoria saranno continuati nella vecchia stazione di Roma-Trastevere tutti gli attuali servizi, compreso quello dei viaggiatori, bagagli e cani, che con corse apposite in coincidenza o con prosecuzione dei materiali di treni delle

linee Roma-Pisa, Roma-Fiumicino, Roma-Viterbo, saranno trasportati dall'una all'altra stazione.

Soppressione della stazione di Roma-S. Paolo.

Dalla data suddetta viene soppressa la stazione di Roma-S. Paolo, ed i raccordi della Società Prodotti Chimici, Colla e Concimi, della Società Italo-Americana pel Petrolio, della Ditta Domenico Vitali e C. (couso), della Società Molini e Pastificio A. Biondi ed il binario di raccordo con gli impianti comunali del Mattatoio e Campo Boario (Testaccio) saranno serviti dalla stazione di Roma-Trastevere.

Dalla stessa stazione saranno pure serviti gli stabilimenti già raccordati sulla linea Roma-Viterbo.

In conseguenza nella intestazione delle tariffe locali numeri 221, 231 serie *B* e 235 ed in quella delle eccezionali 1006 e 1063 serie *C* dovrà essere depennato il nome della stazione di Roma-S. Paolo con le relative annotazioni, avvertendo che la stazione di Roma-Trastevere già gode del beneficio delle tariffe suddette.

In conseguenza di quanto sopra saranno da apportarsi nella nota (3) dell'art. 88 della parte I delle Tariffe e Condizioni pei trasporti (Edizione maggio 1908) e nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » — edizione 1° luglio 1908 — e nei « Prontuari delle distanze chilometriche » in uso nelle gestioni, le modificazioni di cui all'Allegato *A* del presente Ordine di Servizio.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 120. (Servizio VII).

Trasformazione in stazione della Casa cantoniera di Airuno.

Con l'attivazione dell'Orario Generale 1° maggio 1911 la casa cantoniera di Airuno sulla linea Lecco-Milano, sarà trasformata, ai soli effetti del servizio movimento, in stazione, munita dei seguenti impianti:

1° *Fabbricato viaggiatori:* al km. 24+521,99 (da Monza) a destra della linea, nel senso Lecco-Milano;

2° *Binari di corsa:* due, compresi fra le progressive chilometriche 24+391,74 e 24+774,59 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 285;

3° *Segnali di protezione*: due dischi di seconda categoria, situati rispetto ai treni in arrivo a sinistra quello verso Calolzio e a destra quello verso Olgiate Molgora, alla distanza dalla punta del corrispondente deviatoio estremo di m. 591 e m. 720 rispettivamente

4° *Ufficio telegrafico*: incluso nel circuito 1445, con la chiamata A. I. I deviatoi sono muniti di fermascambio di sicurezza e di dischetto indicativo.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » a pagina 10 si dovrà togliere l'indicazione di Casa cantoniera ivi esposta per Airuno, e aggiungere la lettera S nella colonna 14.

Circolare N. 36. (Servizio X).

Veicoli atti a circolare sulle linee Palermo-Marsala-Trapani e Cosenza-Pietrafitta.

(Vedi Ordini di Servizio 121-1908 e 237-1908).

Si porta a conoscenza del personale interessato che, secondo i dati costruttivi, soddisfano alla sagoma limite speciale valevole per la linea Palermo-Marsala-Trapani e Cosenza-Pietrafitta i seguenti veicoli:

1° Tutte le carrozze e i bagagliai F. S. a due e a tre

sale nonchè le postali pure a due e a tre sale, ad eccezione delle seguenti :

S	210		
Uy	2000	a	2060
I	4000	a	4022
UM	7000	a	7021
AI	18200	a	18204
BI	28400	a	28404
BI	29692	a	29693
CI	42000	a	42017
CT	43200	a	43249
»	43400	a	43460
»	43600	a	43669
CTy	46000	a	46009
ABI	58200	a	58203
ABIy	58600	a	58655
ABT	59700	a	59707
»	59800	a	59833
ADI	69000	a	69008
ABDI	69600	a	69620
D	81676	a	81699
»	81800	a	81899
D	82000	a	82099
»	82200	a	82299
»	82400	a	82499
»	82600	a	82699
»	82800	a	82899
»	83200	a	83299
»	83400	a	83465
»	83467	a	83480
DUI	96000	a	96414
»	96500	a	96556

2° Le sole corrozze a carrelli AIz 19400 a 19411 e BIz 29482 a 29499, rimanendo tutte le altre altre carrozze e bagagliai F. S. a carrelli, nonchè le postali pure a carrelli, escluse dalla circolazione sulle dette linee.

3° Tutti i carri delle Ferrovie dello Stato ad eccezione dei seguenti :

Ge	213009	a	213026
»	213187	a	213192
He	318106	a	318117
He	346100	a	346105
Hg	318100		

4° Quei veicoli e quei trasporti i quali, da esplicite dichiarazioni del Servizio Centrale X, risultino soddisfare anche alle condizioni per poter circolare sulle linee Palermo-Marsala Trapani e Cosenza-Pietrafitta.

I trasporti provenienti da altre Ferrovie e destinati a stazioni delle linee Palermo-Marsala-Trapani e Cosenza Pietrafitta devono essere verificati nella stazione di transito sulla nostra Rete e rifiutati se non soddisfano alla sagoma limite speciale valevole per dette linee.

Quando la verifica viene eseguita dagli agenti del Servizio Trazione e Materiale il personale del Movimento deve loro indicare esplicitamente i veicoli destinati a Stazioni delle linee Palermo-Marsala-Trapani e Cosenza-Pietrafitta.

Tutti i veicoli e tutti i trasporti devono poi essere verificati nelle stazioni di Palermo e di Cosenza e, ben inteso, non devono essere lasciati proseguire che quelli riconosciuti soddisfacenti anche alla sagoma limite speciale.

Colla occasione si rammenta al personale che le carrozze ed i bagagliai provenienti dalle ex Ferrovie Sicule Occidentali e di cui la Circolare N. 261-1908 non possono circolare che sulla linea Palermo-Marsala-Trapani.

La presente sostituisce ed annulla le Circolari N. 95-1908 e N. 159-1908.

Circolare N. 37. (Servizio XI).

Istruzione sugli armamenti dei binari e sui congegni fissi delle stazioni.

A cura del Servizio Centrale XI è stata pubblicata la 3ª parte delle Istruzioni sugli armamenti e sui congegni fissi, relativa ai deviatoi, intersezioni, comunicazioni e bivi.

Le richieste dovranno essere rivolte al Servizio Centrale XI.

Circolare N. 38. (Servizio VIII).

Dichiarazioni per le dogane per spedizioni dirette in Francia.

In aggiunta a quanto è stabilito all'art. 20 del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, avvertesi che, per le spedizioni dall'Italia per l'estero, via Iselle, che dovessero seguire la via Kleinbettingen-Sterpenich, con appoggio a Mouscron, per essere rispedite verso la Francia, le stazioni di partenza devono esigere dai mittenti la presentazione di N. 4 esemplari della *dichiarazione per le dogane*, in luogo di 3.

La disposizione sarà compresa in una prossima appendice al detto Regolamento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 39. (Servizio VIII).

Riattivazione del servizio dei trasporti a domicilio ad Iseo.

(Vedi Circolare N. 17-1911).

La Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, esercente le linee Brescia-Iseo ed Iseo-Edolo, partecipa che, col giorno 15 aprile 1911, è stato ripristinato ad Iseo il servizio dei trasporti a domicilio, agli stessi prezzi risultanti dall'allegato D all'Ordine di Servizio 190-1909.

Analoga annotazione dovrà praticarsi, pertanto, sull'allegato stesso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 2.V (Servizio VII).

Attivazione dell'orario generale 1° maggio 1911.

Principali modificazioni nell'orario dei treni viaggiatori.

Col 1° maggio 1911 verrà attivato un nuovo orario generale per le linee situate a nord di Roma-Napoli-Metaponto, non comprese, però, le linee Cancello-Torre Annunziata, Cancello-Avellino-Benevento, Codola-Nocera, Mercato S. Severino-Salerno e Metaponto-Brindisi.

Il nuovo orario contempla modificazioni e miglioramenti tanto nelle comunicazioni dirette internazionali, quanto in quelle dirette interne, nonché in quelle di carattere locale, con speciale riguardo per queste ultime alle particolari esigenze imposte dall'Esposizione di Torino.

Comunicazioni dirette internazionali.

Transito di Ventimiglia.

Si accelera la comunicazione diretta stabilita dai treni 63 (Chiasso-Genova) e 138 (Genova-Ventimiglia), anticipando di 20 minuti la partenza del 63 da Milano e di 50 minuti l'arrivo del 138 a Ventimiglia.

Transito di Modane.

Viene istituita una comunicazione diretta diurna da Parigi a Torino, con partenza da Parigi alle 8.30, ed arrivo a Torino alle 23.59. Questa nuova comunicazione avrà luogo dal 1° giugno a tutto ottobre c. a. allo scopo di favorire il concorso alla Esposizione di Torino.

Transito di Chiasso.

Gli attuali treni 65 e 1366 (nuovo diretto 76) della linea Chiasso-Milano vengono trasformati in treni internazionali, da e per il Gottardo, con coincidenza a Basilea, da e per Berlino. Il nuovo diretto 76 partirà da Milano alle 20.45, giungendo a Chiasso alle 22.12

Sempre per lo stesso transito, il treno di lusso Lloyd Express (Amburgo-Genova) resta soppresso e sostituito da un treno di lusso Berlino-Milano, denominato Gothard Express. Questo treno partirà da Chiasso alle 11.47 giungendo a Milano alle 12.48; in senso inverso partirà da Milano alle 17.25, giungendo a Chiasso alle 18.30.

Comunicazioni dirette interne.

Linea Torino-Roma.

Il direttissimo 7, anticipa di 30 minuti la partenza da Torino, rimanendo invariato il suo arrivo a Genova.

Il diretto 4 viene trasformato in direttissimo e, da Livorno a Genova, sussidiato dal nuovo diretto 62, in partenza da Livorno alle 21.25, con arrivo a Genova alle 2.20, con prosecuzione su Milano coll'attuale 62, e, da Novi a Torino, coll'attuale accelerato 1010.

Linea Milano-Genova-Ventimiglia.

Il diretto 133 anticiperà di 25 minuti in partenza da Ventimiglia e di 35 minuti in arrivo a Genova. Il coincidente diretto 72, Genova-Milano, viene anticipato di 20 minuti in partenza da Genova, istradato per la succursale, ed anticipato di 55 minuti in arrivo a Milano.

Il treno 71, attualmente direttissimo, da Milano a Genova, si converte in diretto, con fermata a Pavia, Voghera, Tortona, Novi e Ronco. Viene, poi, istituito un nuovo direttissimo 73, in partenza da Milano alle 19.10, con arrivo a Genova alle ore 21.55

L'attuale diretto 73 assume il numero 75.

LINEA LIVORNO-FIRENZE.

I diretti 542 e 547 sono convertiti in direttissimi, con partenza ambedue alle 7.30 rispettivamente da Firenze e da Livorno, ed arrivo a destinazione alle 9.20. Il diretto 544 si anticipa di 2 ore e 5 minuti da Firenze, mettendolo a Pisa in coincidenza col nuovo diretto 62, per Genova, anziché col 4.

LINEA MILANO-VENEZIA.

Il direttissimo 83, della linea Torino-Milano, viene prolungato fino a Venezia, fissandone la partenza da Milano alle 9.45 e l'arrivo a Venezia alle 14.15. L'attuale direttissimo 81 resta classificato diretto.

Comunicazioni di interesse locale.

Numerose modificazioni vengono introdotte negli orari dei treni accelerati ed omnibus mediante le quali si ottengono importanti miglioramenti nelle comunicazioni locali.

Si provvede, poi, alle esigenze nella stazione estiva, riattivando i soliti servizi degli scorsi anni su diverse linee, completati e migliorati in alcune loro parti.

Si attivano, infine, pel servizio straordinario della Esposizione di Torino, alcuni nuovi treni giornalieri sulle linee Torino–Modane, Torino Cuneo e Torino–Pinerolo, ed altri festivi a tarda ora della sera in partenza da Torino per tutte le linee, eccettuata solo per quella di Modane, sulla quale già esistono adatti treni ordinari.

Nuovi servizi di 3ª classe con treni direttissimi e diretti.

19 (nuovo)	*Modane Torino*	
89	*Torino-Milano*	(in prolungamento dell'attuale servizio Milano-Venezia).
90	*Milano-Santhià*	(in prolungamento dell'attuale servizio Santhià-Torino)
76 (nuovo)	*Milano-Chiasso*	(in sostituzione dell'attuale accelerato 1366)

81	*Milano-Venezia*	
62	*Livorno-Genova*	(in prolungamento dell'attuale servizio Genova–Milano)
57	*Bologna-Ancona*	(in prolungamento dell'attuale servizio Ancona-Lecce)

Servizi di 3ª classe con treni diretti che vengono soppressi.

4	*Roma-Torino*	(Trasformato in direttissimo)
552	*Firenze-Livorno*	(Trasformato in direttissimo)
547	*Livorno-Firenze*	(Trasformato in direttissimo)

Treni derrate.

L'attuale treno NN Caserta-Foggia assume la sigla CC come da Foggia ad Ala, stabilendo così un treno continuativo Caserta-Ala con la stessa sigla per l'intero percorso.

Il treno MM è ritardato in partenza da Caserta per meglio assicurarne la coincidenza coi treni 3678 e 6594.

Viene introdotto in orario il nuovo treno eventuale NN Rimini-Pontebba, per stabilire il proseguimento da Rimini verso quel transito dei carri derrate che, non avendo trovato posto nei treni precedenti, dovessero da Foggia essere inoltrati col CC.

Treni merci.

L'orario dei treni merci, opportunamente adattato alla nuova situazione dei treni viaggiatori, viene generalmente migliorato per eliminare talune cause di ritardi e per maggiormente assicurare la regolare resa dei trasporti.

Indipendentemente dalle regolarizzazioni apportate ai treni merci interessanti le linee di ciascun Compartimento, si è pure provveduto nel modo migliore a sistemare l'orario dei treni merci a lungo percorso fra i quali il 6011 e 6022, che sono stati svincolati dal servizio viaggiatori sulla linea Aretina

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° maggio 1911 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 30 aprile non si dovranno effettuare i treni

facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capo linea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di treni speciali nella notte dal 30 aprile al 1° maggio e quella di treni straordinari qualsiansi nel giorno 1° maggio saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione di treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, ed il cui orario abbia subìto soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

LINEA TORINO-GENOVA.

L'accelerato festivo 1035 Torino-Alessandria non sarà effettuato nella notte dal 30 aprile al 1° maggio.

LINEA ALESSANDRIA-MORETTA.

L'omnibus festivo 2192 Bra-Alba non sarà effettuato nella notte dal 30 aprile al 1° maggio.

LINEA TORINO-CUNEO.

L'accelerato festivo 1101 Torino-Cuneo non sarà effettuato nella notte dal 30 aprile al 1° maggio.

LINEA AIRASCA-SALUZZO-CUNEO.

L'accelerato festivo 1089 Airasca-Saluzzo non sarà effettuato nella notte dal 30 aprile al 1° maggio

LINEA TORINO-MILANO.

Il diretto festivo 95 Santhià-Milano non sarà effettuato nella notte dal 30 aprile al 1° maggio.

LINEA CHIVASSO-CASALE.

L'omnibus festivo 2069 non sarà effettuato nella notte dal 30 aprile al 1° maggio.

LINEA TORINO-SANTHIÀ-ARONA.

Il diretto 167 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

LINEA MILANO-CHIASSO.

Il diretto 74 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

LINEA PARMA-SPEZIA.

Il direttissimo 15 assumerà il nuovo orario in partenza da Borgotaro.

LINEA MILANO-VENEZIA.

L'accelerato 1436 asssumerà il nuovo orario in partenza da Verona P. V.

Il diretto 82 assumerà il nuovo orario in partenza da Venezia.

LINEA VENEZIA-BOLOGNA.

Il diretto 41 assumerà il nuovo orario in partenza da Padova.

LINEA CODOGNO-MANTOVA.

Il diretto 373 (Codogno-Cremona) viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

LINEA MILANO-GENOVA.

Il diretto 73 (nuovo 75) viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

LINEA VENTIMIGLIA-GENOVA.

L'omnibus 2255 assumerà il nuovo orario in partenza da Savona.

Linea Genova-Pisa.

Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

L'accelerato 1019 assumerà il nuovo orario in partenza da Genova P. P.

L'accelerato 1012 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Il diretto 62 nella notte dal 30 aprile al 1° maggio avrà origine da Spezia.

Linea Pisa-Roma.

Il diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Livorno.

Il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 8 assumerà il nuovo orario in partenza da Civitavecchia.

Linea Milano-Bologna.

Il direttissimo 35 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 31 assumerà il nuovo orario in partenza da Piacenza.

L'accelerato 1592 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il misto 6034 viaggerà regolato dal veccio orario fino a Parma.

Linea Bologna-Firenze.

Il diretto 24 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 26 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

L'accelerato 1586 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

LINEA FIRENZE-ROMA.

L'accelerato 1719 (Firenze-Orvieto) viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 27 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenzo S. M. N.

Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiusi.

Il diretto 28 assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

LINEA PISA-PISTOIA-FIRENZE.

Il locale 4740 assumerà il nuovo orario in partenza da Lucca.

LINEA LIVORNO-EMPOLI-FIRENZE.

Il diretto 545 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Il diretto 544 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione. Non avrà quindi luogo il 1654 del nuovo orario.

LINEA ANCONA-ROMA.

Il diretto 607 assumerà il nuovo orario in partenza da Ancona.

Il diretto 608 assumerà il nuovo orario in partenza da Terni.

LINEA PORTOCIVITANOVA-FABRIANO.

Il treno 3287 assumerà il nuovo orario in partenza da Macerata.

LINEA CASTELLAMMARE ADRIATICO-ROMA.

Il diretto 616 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Linea S. Benedetto-Ascoli.

Il treno 4905 assumerà il nuovo orario in partenza da Sambenedetto.

Il treno 4902 assumerà il nuovo orario in partenza da Ascoli Piceno.

Linea Giulianova-Teramo.

Il treno 4917 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Terni-Sulmona.

Il treno 3358 (Aquila-Terni) assumerà il nuovo orario in partenza da Aquila.

Linea Sulmona-Caianello.

Il treno 636 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Bologna-Ancona.

L'accelerato 1840 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 54 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Ferrara-Rimini.

Il treno 2828 (Rimini-Ravenna) viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Ancona-Foggia.

L'accelerato 1843 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il diretto 57 assumerà il nuovo orario in partenza da Ancona.

Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

LINEA ROCCHETTA-GIOIA.

Il treno 4776 (Gioia-Spinazzola) viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Disposizioni riguardanti la composizione dei treni.

Il treno **4** Roma-Torino in partenza da Roma il giorno 30 aprile farà servizio di 3ª classe, alle condizioni portate dal cessante orario.

Circolare N. 4.[V] (SERVIZIO VIII).

Libretti a tagliandi combinati in servizio internazionale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 100-1910).

Col giorno 1° maggio 1911 entrerà in vigore una nuova edizione tedesca dell'Elenco dei tagliandi per viaggi combinabili internazionali.

Detta nuova edizione, che resterà in vigore fino a tutto il 30 aprile 1912, verrà trasmessa alle stazioni ed alle Agenzie interessate, insieme con la relativa nuova carta schematica dei percorsi, perchè sia tenuta a disposizione del pubblico.

L'edizione 1° maggio 1910 dell'elenco e della carta di cui trattasi (vedi Ordine di Servizio N. 100-1910) ed i relativi supplementi s'intendono soppressi e devono essere versati come fuori d'uso, colle norme consuete.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 5. (Servizio VII).

Accertamento quantitativo delle tabelle indicatorie da carrozze.

Alle ore 17 del giorno 6 maggio 1911 dovrà essere eseguita una accurata constatazione della esistenza e del carico inventariale delle tabelle indicanti il percorso delle carrozze, nonchè di quelle indicanti i compartimenti per signore e ragazzi.

Alluopo verrà spedito alle stazioni, coll'estratto della presente circolare, tre copie del prospetto allegato, uno dei quali, debitamente inscritto sul mod. *G* 65 (Elenco delle carte) del giorno 6 detto, dovrà essere trasmesso alla gestione copertoni, attrezzi e statistica in Bologna, e gli altri trattenuti negli atti della stazione.

Anche le officine e le squadre di rialzo eseguiranno in detto giorno e nella medesima ora, e trasmetteranno alla suindicata Gestione, un identico e preciso accertamento, per le tabelle esistenti sulle carrozze da riparare, od in corso di riparazione, o già riparate ma non ancora restituite al Movimento e Traffico, o che per un'altra qualsiasi ragione si trovassero nelle officine dell'Amministrazione, o nelle officine private, o nei recinti delle Squadre.

I Dirigenti saranno tenuti personalmente responsabili delle eventuali dimenticanze ed inesattezze.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Forza maggiore o caso fortuito — Apprezzamento di fatto.

E' apprezzamento di fatto e perciò incensurabile in Cassazione quello del Magistrato di merito con cui decide se un determinato evento rivesta o meno i caratteri di caso fortuito o di forza maggiore (scioperi economici, tempeste di mare, rotture di macchinari, ecc., ecc).

CORTE CASSAZIONE ROMA, Pres. Basile — AMERICAN CAR AND FOUNDRY COMP. c. FERROVIE DELLO STATO.

Fatto. — Con contratto 5 gennaio 1907 la Ditta American Car and Foundry Company di New Jork si obbligò di fornire alle Ferrovie dello Stato mille carri da merci di cui 500 coperti Serie F e 510 scoperti Serie L. al prezzo ciascuno di lire 6496 i primi e di lire 4400 i secondi, ed ai patti di cui nel capitolato di oneri formante un tutto integrante ed inscindibile col contratto medesimo. Coll'articolo 2 del Capitolato si stabilì che le consegne dei carri dovessero farsi gradualmente entro i termini tassativamente fissati, in modo da doversi completare entro 10 mesi dal 20 agosto 1906, epoca in cui la ditta era entrata in possesso dei disegni. In caso di ritardo, la Ditta doveva corrispondere una multa dell'uno per cento per ogni quindicina o frazione di quindicina sul valore della fornitura ritardata oltre le spese eventualmente incontrate. Nacquero delle divergenze sulla materia prima adoperata e sui processi lavorativi adottati, perchè non corrispondenti ai patti, donde un ritardo nei lavori tantochè nel 5 giugno 1907 fu potuto eseguire a Castellammare il collaudo provvisorio di tali 10 carri Serie L. Anche per questi insorsero questioni, ritenendosi dall'Ufficio Collaudi di Firenze, dove ebbe luogo il collaudo definitivo, che non erano conformi alle prescrizioni del capitolato, e mentre la Ditta provocò la nomina del perito dal Presidente del Tribunale di Napoli, la Direzione protestò contro la promossa istruttoria, e facendo salvo e riservandosi il diritto alla

risoluzione del contratto minacciò di procurarsi altrove il materiale mobile, oggetto della fornitura a tutte spese dello inadempiente. A seguito di ciò si addivenne ad un'amichevole composizione su tali divergenze e nel 10 luglio 1907 si stipulò un'appendice al contratto. Coll'art. 3 la Ditta riconobbe giusto il giudizio all'Ufficio Collaudi e consentì alla riduzione di L. 400 applicabili per ogni carro Serie L. consegnato e per quelli da consegnare fino a 200, e per gli altri 300 si stabilì che le eventuali riduzioni si sarebbero fatte dall'Amministrazione alla misura da essa ritenuta proporzionata allo stato ed alle condizioni dei carri al momento del collaudo definitivo.

Coll'art. 4 poi il termine alla consegna fu prorogato a tutto il 30 novembre 1907, tenendosi conto a giustificazione degli eventuali ritardi *dei soli casi di vera e propria forza maggiore nello stretto senso di legge.* Per quanto non fosse stato diversamente disposto, rimasero integri i patti del contratto, fra cui quello della multa per ritardata consegna. Nel 17 marzo 1908, tenuto conto dei difetti specifici riscontrati nei carri, le parti convennero, che per carri Serie F consegnati e da consegnare l'Amministrazione avrebbe trattenuto lire 300 ciascuno. Intanto con atto 5 aprile 1909 la Compagnia istituì giudizio davanti il Tribunale di Roma, deducendo che malgrado molteplici casi di forza maggiore avessero impedito di eseguire le conseguenti consegne nei termini convenuti, l'Amministrazione avesse creduto di applicare rigorosamente le penalità comminate pel semplice ritardo, che mentre a norma dell'art. 4 del Capitolato i pagamenti avrebbero dovuto effettuarsi pel 40 per cento dopo il collaudo provvisorio e pel 60 per cento dopo il collaudo definitivo, l'Amministrazione non aveva ancora a ciò ottemperato, e che le doveva ancora altre lire 800, residuo ammontare delle forniture. Chiese quindi per le indebite trattenute lire 237,994,701, per interessi nei ritardi dei pagamenti lire 40,161,26, e quale residuo dovutole lire 800, oltre gli accessori. Contestata la lite la Ditta all'effetto di esimersi da ogni responsabilità per l'indugio verificatosi alle consegne, chiese di essere ammessa a provare 9 capitoli di fatto, coi quali voleva porre in essere: *a*) *b*) che durante la lavorazione dei carri ebbero a verificarsi scioperi di operai nelle officine di Castellammare di Stabia e di lavoratori nei porti di Napoli e della stessa Castellammare; *c*) che varie tempeste di mare cagionarono la perdita di galleggianti, che trasportavano materiale desti-

nato alla costruzione dei carri in Napoli e Castellammare; *d*) che ebbe varie volte a verificarsi la rottura della grue nel porto di Castellammare; *e*) che pare impossibile trovare in Italia la quercia stagionata pretesa dagli Ispettori durante il lavoro di montaggio; *f*) che gli Ispettori cambiarono spesso durante il montaggio a Castellammare e con essi i criteri direttivi di costruzione in senso contrario ai collaudi dei pezzi eseguiti; *g*) che i sorveglianti abitualmente *entravano* alle 10 all'officina di Castellammare ed uscivano fra le 14 e le 15, rendendosi impossibile il lavoro durante la loro assenza; *h*) che molte volte l'Amministrazione ritardò di ritirare i carri costruiti e non fornì colla dovuta continuità i vagoni necessari pel trasporto del materiale da Castellammare verso l'Officina; *i*) che nell'aprile 1908 furono sospesi la sorveglianza ed il ricevimento dei carri e ripresi pochi giorni dopo. L'Amministrazione si oppose all'ammissione di dette prove, perchè irrilevanti e frustanee, e chiese il rigetto di tutte le pretese della attrice, non essendo dovuto il condono delle multe, non essendo dovuti gli interessi moratori per una tassativa clausola del contratto, ed essendo le lire 800 state pignorate dalla Esattoria di Castellammare.

Il Tribunale con sentenza 28 luglio 1901 respinse il capo relativo agli interessi di mora, ritenendoli non dovuti ai termini del contratto, dichiarò non esservi luogo a provvedere in ordine al residuo prezzo della fornitura, stante il pignoramento presso terzi per lire 1855,79 eseguito dalla esattoria di Roma per delegazione di quella di Castellamare di Stabia, ed ammise la ditta a provare i fatti articoli, meno due, cioè quello relativo alla impossibilità di trovare la quercia stagionata in Stabia ed alla sospensione della sorveglianza e del ricevimento dei carri nell'aprile 1908. Avverso codesta sentenza produsse appello la Società con atto 20 novembre 1909 lagnandosi della reiezione della domanda degli interessi moratori e della esclusione dei due capitoli di prova orale. Appellò incidentalmente l'Amministrazione chiedendo che si fosse confermata la sentenza in quanto ha tratto agli interessi ed alla prova dei due capitoli respinti ed alla somma pignorata e si fosse riformata per l'ammissione degli altri capitoli con conseguente rigetto della domanda. Con sentenza 14-22 marzo 1910 la Corte di appello di Roma confermò quella del Tribunale per aver respinto la domanda della Ditta relativamente agli interessi, per non avere ammesso i due capitoli di cui sopra, ed in accoglimento dell'appello incidentale rigettò tutti gli altri capitoli

ammessi e quindi la domanda di rimborso di penalità. Contro siffatta sentenza la Società ha portato ricorso in cassazione affidandolo a 7 mezzi.

1° Violazione degli articoli 1124, 1131, 1137, 1225 e 1226 C. di C° 36, 361, 517 C. P. C. anche per difettosa, perplessa ed incerta motivazione. La sentenza impugnata nel negare valore di forza maggiore allo sciopero non adduce ragioni di fatto, ma ragioni di diritto, affermando che la vigilanza e la previdenza possono scongiurarlo e che esso è un elemento aleatorio di una impresa e come tale può essere considerato vincibile.

Tale osservazione è in pieno contrasto non solo colla essenza del fenomeno, ma costituisce la più flagrante violazione dei principii di diritto regolatori delle obbligazioni, che in subietta materia più non si discutono, nè in dottrina nè in giurisprudenza.

2° Violazione degli articoli 1312 e seguenti C. C. e dei predetti articoli nonchè degli articoli 229, 360, 361 517 C. C.

Quantunque la *ratio decidendi* sul tema degli scioperi fosse stata la non ritenuta qualità di forza maggiore, tutta volta la Corte accenna ad un difetto di specificazione nei relativi capitoli di prova in rapporto ad una nota del capitano di porto di Castellammare di Stabia ed altra del Prefetto di Napoli relativamente agli scioperi di quei porti durante la fornitura. Ora la parola specificamente di cui all'articolo 229 P. C. non significa che nell'articolo di prova debba essere fatta minuta ed espressa indicazione di ogni particolare bastando la indicazione o specificazione del fatto e dovendo *a posteriori* l'autorità giudiziaria valulare i deposti testimoniali in riferimento ai fatti dedotti. Nè poteva la Corte invocare le note predette onde escludere la prova invocata, la legge non accordando alcuna fede probante a dette note per non essere tali autorità autorizzate a rilasciare certificati nella soggetta materia, e non potendo perciò ostacolare legalmente l'ammissione della prova orale, che è ammissibile in materia commerciale come questa.

3° Violazione degli articoli sopra citati, perchè la Corte ritenne che le tempeste di mare e la rottura della grue nel porto di Castellammare non potessero annoverarsi fra i casi di forza maggiore. La tempesta di mare è uno dei casi classici della forza maggiore, anche secondo le fonti, e se durante la costruzione dei carri ebbero a verificarsi ed ebbe per ciò a perdere il materiale che veniva da Napoli, e non potè eseguirsi lo scarico dei pezzi che giungevano

per la rottura della grue tali fatti avevano impedito l'esecuzione della fornitura nè possono considerarsi come accidentalità del lavoro.

4° Violazione degli articoli sopra citati e 1151, 1152 e 1153 C. C. La Società aveva dedotto che il ritardo era stato cagionato dal fatto illecito degli agenti dell'Amministrazione inviati all'officina di Castellammare a sorvegliare i lavori, in quanto che i medesimi, che cambiavano ogni settimana, facevano a gara ad angariare la Società avendo ciascuno criteri proprii nel montaggio. Dippiù dedusse che costoro, mentre disponevano che in loro assenza non si eseguissero i lavori, entravano troppo tardi nell'Officina e ne uscivano troppo presto. La Ditta quindi trovavasi nella impossibilità di lavorare fuori orario e da ciò ebbe ad avere un gravissimo intralcio nella esecuzione dei lavori. La Corte ha negato la prova di questi fatti con evidente offesa di ogni principio di diritto e di giustizia, imperocchè se è vero che i contratti vanno eseguiti di buona fede, non era lecito alla Amministrazione di abusare della propria posizione, donde il sacrosanto diritto di porre in essere una causa liberatoria della obbligazione.

5° Violazione degli articoli 360, 361 e 517 C. P. C.

La Società aveva con postilla domandato che, avendo diritto ad un risarcimento di danni per gli allegati fatti illeciti degli agenti, la Corte, ove non avesse creduto che detti fatti potessero formare oggetto del giudizio, avesse espressamente riservato ogni azione in proposito da sperimentarsi separatamente. La Corte non esaminò nè discusse tale specifica conclusione e solo disse che non era il caso di fare le riserve della Ditta. Venne così meno all'obbligo imposto dalla legge di dimostrare e così ha privato la Ditta del risarcimento dei danni per tali fatti illeciti.

6° Violazione degli articoli indicati nei precedenti mezzi.

L'Amministrazione mancò di fornire i vagoni per il trasporto dei materiali dallo scalo marittimo all'officina di Castellamare di Stabia e frequentemente indugiò nel ritiro dei carri già collaudati, il che giustifica i ritardi. La Corte ha negato la prova dicendo che la Società poteva valersi di altri mezzi pel trasporto dei materiali e che l'Amministrazione non era obbligata al ritiro immediato dei carri. Basta accennare tale ragione, per intendere che essa rinnega ogni elementare principio di diritto, la mancanza dei vagoni costituendo un caso di forza maggiore per esonerare dalla responsabilità di man-

cata consegna nel termine, al pari del mancato pronto ritiro dei carri.

7° Violazione degli art. 1131, 1162 e segg. 1173 e 1231 C. C. La Corte rigettò la domanda degli interessi moratori e ciò in spreto dell'art. 4 del Capitolato, che prefiniva i termini del pagamento, termini non osservati dall'Amministrazione.

Osserva *in diritto* sul 1° e 2° mezzo che malgrado la Corte di merito abbia enunciato concetti non interamente esatti, quando ha ritenuto che lo sciopero economico e parziale non possa costituire mai caso di forza maggiore, mentre essa stessa aveva giustamente affermato che i fatti di forza maggiore, non possono essere designati e definiti a priori, il carattere di forza maggiore desumendosi da circostanze speciali relative al caso determinato e malgrado dalla dottrina nostra e forestiera ed anche dalla giurisprudenza sia affermato, che lo sciopero costituisce forza maggiore ed esonera l'industriale da ogni responsabilità per lo inadempimento alle proprie obbligazioni, quando sia collettivo, generale, continuo e tale che l'imprenditore non possa in breve termine sostituire altri lavoranti a quelli che scioperarono, ed oltre ciò non imputabile a colpa dello industriale tantochè non può avvisarsi quale rischio dell'impresa, ma quale evento inevitabile che non potrebbe addossarsi, per difendere la causa estranea, al buon industriale ai sensi degli art. 1225 e 1226 C. C. stavolta nella specie non si ravvisa fondata la doglianza menata dal ricorrente del rigetto della prova dei fatti, di cui alle lettere *a* e *b*. E per fermo la Corte ha considerato che detti fatti non erano specificatamente dedotti e perciò inconcludenti, specie di fronte ai documenti esibiti dall'Amministrazione, cioè al certificato del Capitano di Porto di Castellamare di Stabia ad alla nota del Prefetto di Napoli che escludevano di esservi scioperi in Castellamare nel periodo della fornitura ed indicavano scioperi avvenuti in Napoli, che non avevano rapporti coi lavori della Ditta.

Ora se la stessa ricorrente ammette che lo sciopero può essere avvisato come forza maggiore, non solo in casi determinati e tali casi non ha specificati; e se nel suo sovrano apprezzamento la Corte non ha creduto ammettere fatti particolari perchè indeterminati, questo Collegio non può di fronte a tale giudizio di fatto censurare il giudice di merito.

E non si dica che il giudizio della Corte è travagliato da un erroneo concetto giuridico sindacabile in Cassazione, in quanto mo-

vendo dal falso supposto che gli scioperi economici e parziali non sono mai forza maggiore, abbia negato la prova domandata che accennava a scioperi che al giudizio della Corte rivestivano cosiffatti caratteri. No; la Corte, dopo esposta la teorica intorno agli scioperi che secondo lei doveva giudicare il magistrato nella soluzione della causa, ha soggiunto che in ogni caso i fatti così come articolati non risponderebbero al fine propostosi dalla Ditta, e quindi avendo la Corte regolatrice ritenuto che non tutti gli scioperi eliminano la responsabilità dell'industriale, non può censurare la statuizione adottata dal giudice di merito, secondo cui nella specie la prova si è definita incerta e vaga e perciò non ammissibile, comecchè relativa a scioperi di cui non fu indicata la natura nè il modo, come nacquero e si svolsero. E' poi contrario ai principî che governano il diritto processuale l'assunto che chi chiede una prova non sia obbligato a fare una espressa indicazione di ogni particolare, quando tale indicazione costituisce l'elemento integrale da porsi in essere per la prova del diritto che vuole sperimentarsi, imperocchè se il legislatore ha imposto che i fatti debbano essere dedotti specificatamente, con ciò ha voluto che siano concreti e tali da menare alle conseguenze giuridiche volute dal producente.

Nè si obbietti che la nota della Prefettura ed il certificato della Capitaneria non potendo fare alcuna fede comecchè provenienti da autorità che dalla legge non sono autorizzate a rilasciare simili attestazioni non potevano ostacolare una prova, che era consentita dalla legge (art. 44 Cod. di Comm.). Giova rilevare in proposito che la Corte non si è fondata esclusivamente su detta nota e certificato per rigettare la prova, mentre ha solo detto che anche di fronte ai medesimi, che escludevano i cennati fatti era necessità che i fatti da provarsi fossero più determinati. Ad ogni modo, essendo ammissibile la prova testimoniale, il giudice poteva attingere per il suo convincimento la prova da presunzioni, che nella sua prudenza credeva grave, precisare concordati, e quindi se ha tenuto presente anche la nota e certificato ed ha ritenuto che la prova contraria era inammissibile per fatti già considerati come accertati, in ciò la Corte regolatrice non può portare il suo sindacato. Infondati perciò sono i due primi mezzi.

Osserva sul mezzo terzo, che oltre d'essere le burrasche di mare frequenti in certi determinati periodi dell'anno e di non potersi considerare come imprevidibili ed inevitabili, in fatto la Corte ha

ritenuto che dai documenti prodotti era risultato che i lamentati inconvenienti marittimi si erano limitati all'affondamento di una sola chiatta avvenuto, quando la Ditta era già in mora nella consegna; cosicchè non essendosi verificato nel periodo della fornitura non poteva tenersi presente e quindi la prova relativa era frustranea. Così giudicando la Corte ha fatto buon governo della legge (art. 1219 C. C.), la mora sottoponendo il solo debitore alla prestazione del rischio del pericolo in tale caso. Quanto alla rottura della grue, la Corte, ha anche in fatto assodato, che si verificò una volta sola, e fu subito riparata, e quindi tale inconveniente fatalmente verificabile, nel corso d'una lunga lavorazione, deve escludere dei casi fortuiti, per essere prevedibile, come con convincimento non soggetto a censura, lo ha riconosciuto la stessa Corte di merito.

Infondato per tanto è anche il terzo mezzo.

Osserva sul quarto mezzo, con cui si lamenta che non fu ammessa la prova, come causa del ritardo, del fatto illecito degli Ispettori e dei sorveglianti, che cambiavano i criteri direttivi di costruzione durante il montaggio e restavano poco tempo nelle officine rendendo impossibile il lavoro durante la loro assenza, che non si versa in caso di forza maggiore, ma di inadempienza contrattuale. In proposito la Corte di merito ha considerato che giustamente l'Amministrazione opponeva il dilemma: o gli Ispettori e sorveglianti esigevano il rispetto dei patti e così facendo adempivano al loro dovere, o non si attenevano al contratto, ed in tale caso la Ditta doveva farli richiamare all'osservanza di detti patti, rifiutandosi altrimenti dal sottostare a pretese incalcolabili coi patti medesimi. Ed ha poi aggiunto che era da escludersi tale seconda ipotesi, essendosi la Ditta acconciata a subire una riduzione di L. 400 nel prezzo di ciascun carro di Serie *L* e di L. 300 su quello degli altri carri di Serie *F*, per difetti incontrati nella lavorazione dei medesimi il che rappresentava la smentita più eloquente dei pretesi arbitri e dei capricciosi procedimenti dei sorveglianti imposti dall'Amministrazione. Come agevolmente scorge, la Corte ha esaurientemente giustificati il rigetto dei due capitoli, e se ha escluso che si trattasse di forza maggiore, unico caso che secondo il contratto esimeva da responsabilità, e per il contrario ha ritenuto, che la prova chiesta era inattendibile una volta che agli atti era dimostrato il contrario. così fatto apprezzamento è sottratto alla disamina della Corte Suprema, come *questio facti*, e quindi eziandio il quarto mezzo non può attendervi.

Osserva sul quinto mezzo che se è vero che la Ditta chiese in subordine che gli si fosse fatta riserva di ogni azione per risarcimento di danni in dipendenza dei fatti illeciti commessi dagli Ispettori e sorveglianti, è vero altresì che la Corte rispose a tale istanza, dicendo che non erano da disporre altri mezzi istruttori, cosicchè non è a parlare di mancanza di esame di conclusioni specificamente dedotte, che se poi vuolsi appuntare la sentenza di mancanza di motivazione, è ovvio l'osservare come la Corte nel rigettare l'istanza di riserva si fosse riportata alle premesse considerazioni, colle quali aveva escluso la responsabilità degli impiegati, e conseguentemente, se non le ha ripetute, non ne aveva l'obbligo, non essendo necessario per la motivazione che si indichi le ragioni rispettive, anche quando già dette, di ciascuna statuizione, ove possano essere concessi a più di esse.

D'altronde compito del giudice è di accogliere o di respingere le domande sottoposte alla sua cognizione e nella specie poi non poteva fare riserve ad altro giudizio dei diritti della Ditta, perchè ciò costituiva domanda nuova, dato che doveva portarvi un effetto.

Osserva sul 6° mezzo relativo alla prova non ammessa pel ritardo nel ritirare i carri per la mancanza della fornitura dei vagoni necessari pel trasporto del materiale da Castellamare Porto all'officina nonchè per la impossibilità dell'acquisto della quercia stagionata sul posto e per la sorveglianza e del ricevimento dei carri, che la Corte in ordine a questi capitoli ha largamente motivato riconoscendone le frustraneità. Ed in vero, quanto al 1° fatto ha detto che non era stabilito nel contratto alcun termine per ritirare, di guisa che non essendovi tale patto la Ditta non può perciò affacciare pretese. Quanto al 2° ha predetto che anche ammesso che l'Amministrazione non avesse fornito i vagoni pel trasporto del materiale, ciò non significava impossibilità di provvedere altrimenti a tale servizio necessario all'azienda. Quanto al 3°, fece osservare che si era pattuito che i pavimenti dei carri dovevano essere di quercia stagionata e che se alla Ditta era impossibile procurarsela sul luogo o poteva procurarsela altrove, le difficoltà ed il maggiore conseguenziale dispendio non costituiscono caso fortuito che valga a sottrarre il debitore dalla responsabilità della inadempienza. Quanto al 4° fatto infine, cioè alla sospensione, che fu solo di tre giorni, osservò che fu legittima perocchè l'Amministrazione, che per inadempienza poteva risolvere il contratto in base all'art. 3 del capitolato, ben poteva qualche cosa di meno cioè or-

dinare la lamentata sospensione. Come vedesi alla Corte nulla è sfuggito e se sia colla interpretazione dei patti non soggetta a censura e sia con ragioni giuridiche plausibilissime addotte ha dichiarato inutile la chiesta prova, non merita alcuna censura da parte di questo Supremo Collegio.

Osserva sul settimo mezzo che la Corte ha ritenuto che sebbene si fosse pattuito coll'art. 4 del capitolato che i pagamenti dovessero farsi per 4/10 dopo il collaudo provvisorio e per 6/10 un mese dopo il collaudo definitivo coll'art. 5 si era stabilito che il ritardo nei collaudi e nelle operazioni amministrative non desse diritto a pretendere interessi, e che tali ritardi non potendosi riferire che ai pagamenti, codesta seconda deposizione aveva portato una modificazione alla prima resa necessaria dalle imprescindibili esigenze di una pubblica amministrazione; cosicchè non essendosi provocato una prefissione di termine per dar poi luogo alla legale costituzione in mora, gli interessi non erano dovuti.

La Corte così ragionando, non ha fatto che interpretare il contratto, e se la ricorrente si duole che malamente ha inteso il senso dell'art. 5, le sue doglianze, comecchè fondate sulla interpretazione dei fatti, non possono essere prese in considerazione da questo Collegio.

Per questi motivi, rigetta, ecc.

MASSIMARIO.

Personale — Ubbriachezza in servizio — apprezzamento del superiore — Querela per diffamazione.

Il superiore nell'apprezzare e nel riferire che un inferiore si è presentato in servizio in istato di ubbriachezza, non può rendersi colpevole del delitto di diffamazione (1).

TRIBUNALE LUCERA, 4 dicembre 1909, processo PIERINI.

---

(1) Il macchinista **Vergini**, punito in via disciplinare per lo smarrimento di un oggetto, mentre ne aveva sostenuta la rottura, querelò per diffamazione il ff. funzioni capo–deposito **Pierini**, il quale si era espresso con un superiore nel senso che il suddetto macchinista si fosse presentato in servizio *alquanto preso dal vino*. Il Tribunale in riforma della sentenza di condanna del vice Pretore di Foggia, ritenne che l'apprezzamento del Capo–deposito, il quale avrebbe potuto, volendo, stendere apposito rapporto sulla presunta ubbriachezza, non conteneva materiale diffamatorio e valevole a costituire il fatto determinato lesivo dell'onore e della reputazione del querelante, e mandò assolto il **Pierini** per inesistenza di reato, condannando il **Vergini** alle spese giudiziali.

Personale alla dipendenza della Società Adriatica — Circolazione sulle linee dello Stato.

Il R. Decreto 26 novembre 1906, N. 804, il quale provvede per il trattamento di circolazione sulle linee di Stato a favore degli agenti della Società delle Strade Ferrate Meridionali in relazione al grado che gli agenti avevano al momento in cui cessò l'esercizio sociale, è costituzionale.

TRIBUNALE ROMA 8–22 luglio 1910, FOSSATI e C. c. SOCIETÀ MERIDIONALI.

Personale — Funzionari del Servizio Legale — Pubblici ufficiali — Oltraggio.

I funzionari del Servizio Legale, allorquando difendono e rappresentano in giudizio l'Amministrazione, debbono ritenersi pubblici ufficiali; epperò è colpevole di oltraggio il procuratore avversario il quale ingiuria i suddetti funzionari nell'esecuzione del mandato loro affidato.

TRIBUNALE MILANO 7 aprile 1910, TOFANI–PATITUCCI.

ANNO IV - N. 18. 4 MAGGIO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Ordine di Servizio N. 121. — Servizio Italo-germanico . . . . . Pag. 255

Ordine di Servizio N. 122. — Servizio diretto viaggiatori e bagagli tra l'Italia e la Svizzera « via Sempione » . . . . » 257

Ordine di Servizio N. 123. — Diritti fissi per trasporti di merci a piccola velocità . . . . » 258

Ordine di Servizio N. 124. — Trasformazione della casa cantoniera di Pudano in stazione . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 125. — Trasporti di carni macellate da e per lo scalo « Bestiame » di Milano ed esclusione delle stazioni di Milano Porta Ticinese, Milano Porta Vittoria e Regoredo dai trasporti medesimi . . . . » 260

Ordine di Servizio N. 126. — Trasporti in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di Navigazione, entrambe esercitate dallo Stato . . . . » 261

Ordine di Servizio N. 127. — Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza . . . . » 262

Ordine di Servizio N. 128. — Servizio diretto Italo-austro-ungarico » 263

Circolare N. 40. — Variazioni nella circoscrizione dei riparti d'ispezione dei magazzini approvvigionamenti dal 1° maggio 1911 . . » 264

Roma, maggio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:**

Ordine di Servizio N. 3.v — Viaggi alle stazioni termali ed al mare. Pag. 33
Circolare N. 6.v — Ricerca copertoni da carri merci . . . . » 47

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Sentenze . . . . Pag. 133

Ordine di Servizio N. 121. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 98-1911)

Nella parte 2ª *B* della tariffa diretta italo-germanica (16° Supplemento) sono da introdursi le seguenti aggiunte, *con effetto dal 1° maggio 1911.*

La stazione di Lüdenscheid viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 10 e sarà pertanto da introdursi coi relativi prezzi, qui sotto indicati, a pag. 574 della tariffa diretta:

Tariffa eccezionale N. 10.

		a	b	c
Lüdenscheid . .	Pino	7.32	6.09	6.09
	Chiasso . .	7.59	6.28	6.28
	Peri . . .	8.59	7.28	6.90

Nella stessa tariffa eccezionale N. 10, pagina 569, il prezzo della serie *a*, per la relazione Duisburg-Pino transito, da L. 6,18 deve essere rettificato in « L. 7,18 ».

Le indicazioni relative alla stazione di Altenessen, pubblicatesi con l'Ordine di Servizio N. 56-1911, vanno modificate come appresso:

Ess. . . .	**Altenessen** . .	Oberhausen (1) .	910	954	1101	—

Col 4 maggio 1911 entrano in vigore per la stazione di Mannheim (Bad. St. B.) i seguenti prezzi speciali, applicabili ai

trasporti a vagone completo di creme o paste da scarpe in destinazione dell'Italia:

		CLASSI	
		a	b
Mannheim (Bad. St. B.)	Pino	4,52 (10)	4,06 (10)
	Chiasso	4,89 (10)	4,38 (10)
	Peri	6,36 (10)	4,93 (10)

(10) Prezzo applicabile soltanto alle creme o paste da scarpe, in destinazione dell'Italia.

Questi prezzi sono da introdursi a pag. 416 della tariffa italo-germanica (Parte II *B*) e precisamente sotto a quelli esposti per Mannheim (Bad. St. B.) nelle colonne delle classi ***A*** e ***B***.

Con la data del 1° aprile 1911, nella tariffa eccezionale N. 2 P. V. (ristampatasi col 24° supplemento), sono da introdursi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 496 — Aggiungere la seguente nuova stazione coi relalivi prezzi:

Tariffa eccezzione N. 2.

		a	b	c
Ars. a. d. Mosel	Pino . . .	5.25	4.18	3.48
	Chiasso . .	5.62	4.44	3.72 3.13(*)
	Peri . . .	6.25	5.45	4.68

(*) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti scortati da lettera di vettura diretta ed eseguiti dalle stazioni della linea Terni-Aquila degli Abruzzi-Sulmona, nonchè dalle stazioni della linea Castellamare Adriatico-Sulmona-Carpinone-Benevento-Salerno e da quelle al sud di detta linea.

Pag. 503 e 504 della della tariffa eccezionale.

Sotto i prezzi normali della *via Chiasso*, serie *c*, esporre per le seguenti stazioni i prezzi ridotti qui sotto indicati:

	Tariffa eccezionale N. 2
	serie *c*
Metz . . . . Chiasso	3.20 (*)
Novéant stazione e confine . . . . . Chiasso	3.09 (*)

(*) Riportare appiedi delle rispettive pagine la stessa nota «(*)» sopra esposta per la stazione di Ars. a. d. Mosel.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 122. (Servizio VIII).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, « via Sempione ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 64-1908).

Col giorno 1° maggio 1911 viene attivato un 3° Supplemento alla Tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, « via Sempione », edizione 1° marzo 1908.

Il Supplemento stesso comprende le modificazioni alla accennata Tariffa derivanti da un aumento dei prezzi sulla linea Erlenbach-Zweisimmen (Ferrovia del lago di Thun) e dall'introduzione della 1ª classe sulla linea Montreux-Zweisimmen.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 123. (Servizio VIII).

Diritti fissi pei trasporti di merci a piccola velocità.

(Vedi Ordine di Servizio N. 118-1911).

Gli aumenti apportati ai diritti fissi con l'Ordine di Servizio N. 118-1911, relativi ai trasporti di merci a piccola velocità, dovranno incominciarsi ad applicare alle spedizioni, per le quali sia stata rilasciata al mittente la ricevuta colla data del giorno 2 maggio 1911.

Qualora la ricevuta venisse rilasciata in data 2 maggio 1911 e il documento di trasporto (nota di spedizione o lettera di porto) fosse stato compilato con la data del 1° maggio, o giorni anteriori, sul documento stesso sarà da inscriversi, a cura delle stazioni, la data effettiva in cui fu rilasciata la ricevuta medesima.

Gli aumenti anzidetti dovranno parimente applicarsi pei trasporti che, in seguito a modificazione del relativo contratto, venissero rispediti il 2 maggio 1911, od in giorni successivi, avvertendo però che, in tali casi, gli aumenti medesimi colpiranno soltanto i diritti fissi relativi alla *rispedizione*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 124. (Servizio VII).

Trasformazione della casa cantoniera di Pudano in stazione.

La casa cantoniera di Pudano, della linea Taranto-Reggio di Calabria, ammessa alle funzioni di stazione ai soli effetti del servizio movimento, in base all'Ordine di Servizio N. 8-1907 della Direzione Compartimentale di Napoli, a datare dall'8 Maggio 1911 viene definitivamente trasformata in stazione ed abi-

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 124-1911.*

Nella « Prefazione Generale all' Orario Generale di Servizio (Parte seconda) » a pag. 11 si dovrà sostituire l'indicazione L B esistente di contro al nome di Pudano, con la seguente: Be -g.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) »,

a pag. 75 si dovranno sostituire le indicazioni attualmente esistenti per la Casa cantoniera di Pudano, con le seguenti:

Pudano	**Taranto Reggio Calabria**	Reggio C.	Catanzaro	111-111A	V	B	–	A	O	V	B	S	–	–	–	F	–	–	1	30	–

a pag. 164 e 165, nelle tabelle 111 e 111A il nome di Pudano dovrà considerarsi scritto in carattere ordinario e le distanze attuali dovranno essere sostituite con quelle indicate nel prospetto allegato *B*.

a pag. 232, di contro al nome di Pudano, si dovrà sopprimere l'indicazione di Casa cantoniera, modificando la distanza esposta per Reggio di Calabria Porto in km. 234.

Inoltre, nei Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni sottoindicate dovranno, di contro al nome di Pudano, cancellare la caratteristica di Casa cantoniera ed esporre la distanza che risulterà procedendo nel seguente modo:

« Le stazioni situate sulla linea Taranto-Reggio di Calabria rileveranno la distanza dalle tabelle N. 111 e 111A, modificate come sopra è detto.

« Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Pudano aggiungendo km. 37 a quella che nei Prontuari predetti risulta esposta per la stazione di Sellia, oppure km. 7 a quella di Cotrone, scegliendo la distanza che dal confronto risulterà più breve. L'instradamento da esporsi per Pudano sarà quello della stazione che verrà presa per base nella formazione delle distanze ».

Infine, opportune aggiunte dovranno essere fatte nei due fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc, ecc. in servizio diretto ferroviario marittimo (Edizione 1° Luglio 1910 e 1° Marzo 1911) ».

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 124–1911.*

Distanze chilometriche dalla stazione di Pudano a quelle sottoindicate:

STAZIONI	Chilometri	STAZIONI	Chilometri
Taranto	242	Crucoli	52
Chiatona	225	Cirò	39
Ginosa	208	Torre Melissa	32
Metaponto	199	Strongoli	23
S. Basilio Pisticci	191	Cotrone	7
Montalbano Jonico	183	Cutro	11
Policoro	177	Isola Capo Rizzuto	19
Nova Siri	168	Roccabernarda	25
Rocca Imperiale	164	Botricello	29
Monte Giordano	157	Cropani	33
Roseto Capo Spulico	149	Sellia	38
Amendolara	144	Simmeri e Crichi	43
Trebisacce	134	Catanzaro Marina	54
Villapiana	131	Squillace	60
Torre Cerchiara	125	Montauro	67
Sibari	120	Soverato	72
Corigliano Calabro	105	S Sostene	76
Rossano	94	S. Andrea dell'Jonio	79
Mirto Grosia	82	Badolato	85
S. Giacomo Calopezzati	77	S. Caterina dell'Jonio	89
Pietrapaola	71	Guardavallo	95
Campana	68	Monasterace Stilo	100
Cariati	62	Riace	107

STAZIONI	Chilometri	STAZIONI	Chilometri
Caulonia	114	Palizzi	183
Roccella Jonica	120	Bova	189
Gioiosa Jonica	127	Amendolea	192
Siderno Marina	131	Melito di Porto Salvo . . .	202
Gerace	136	Saline di Reggio	209
S. Ilario del Jonio	141	Lazzaro	215
Ardore	145	Pellaro	221
Bovalino	148	S. Gregorio	226
Bianconovo	156	Reggio di Calabria Cent. . .	231
Brancaleone	170	Reggio di Calabria Succ. . .	233
Capo Spartivento	176	Reggio di Calabria Porto . .	234

litata senza alcuna limitazione ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, merci a piccola velocità accelerata, compreso il bestiame, ed a piccole velocità ordinaria, compresi i veicoli, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano, restando esclusa soltanto dai trasporti di merci e veicoli a grande velocità.

La stazione di Pudano sarà dotata dei seguenti impianti:

Fabbricato viggiatori al km. 241 + 457,87 ed a sinistra della linea suddetta;

Binari di corsa: due, compresi fra le progressive km. 240 + 939,97 e 241 + 460,34 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 396;

Binario merci allacciato in entrambi i sensi alla prima linea;

Piano caricatore scoperto con carico di fianco;

Bilancia a ponte della portata di tonn. 30;

Segnali di protezione: due dischi girevoli di II categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal rispettivo deviatoio estremo di m. 510 quello verso Cotrone e di m. 924 quello verso Cutro;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5343 con la chiamata P. O.

I deviatoi estremi sono muniti di fermascambi di sicurezza.

La stazione di Pudano effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Napoli quattro volte al mese e quindi il nome della stazione stessa sarà da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Reggio Calabria allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908 con la lettera F.

Per le aggiunte da praticarsi in relazione a quanto sopra nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte seconda) », nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » e nei Prontuari manoscritti in uso nelle gestioni, vedasi l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 125. (Servizio VII).

Trasporti di carni macellate da e per lo scalo « Bestiame » di Milano ed esclusione delle stazioni di Milano porta Ticinese, Milano porta Vittoria e Regoredo dai trasporti medesimi

In seguito ad accordi intervenuti con il Municipio di Milano lo scalo del bestiame raccordato alla stazione di Milano Porta Ticinese viene ammesso ad eseguire in partenza ed a ricevere in arrivo le spedizioni a piccola velocità accelerata di carni macellate.

Sui documenti di trasporto le spedizioni stesse dovranno figurare in partenza o destinazione di Milano Porta Ticinese (Scalo bestiame).

La tassazione di tali trasporti si farà in base alle tariffe ordinarie per o da Milano Porta Ticinese con l'aggiunta della sovratassa di L. 3,00 per ogni carro di qualsiasi portata, sovratassa che dovrà esporsi separatamente sui documenti di trasporto col titolo « *Tassa per il raccordo* » e riscuotersi pure a partenza.

Le stazioni di Milano Porta Ticinese, Milano Porta Vittoria e Rogoredo restano escluse dai suddetti trasporti in arrivo e partenza di carni macellate a vagone completo a piccola velocità accelerata.

In relazione a quanto sopra saranno da praticarsi sul « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » le seguenti aggiunte e modificazioni:

a pag. 56:

in calce, modificare il secondo periodo della nota (°°°) come appresso: « Lo scalo medesimo è anche ammesso ad « effettuare ed a ricevere le spedizioni a piccola velocità acce- « lerata di carni macellate e così pure a ricevere i trasporti « di equini da macello »;

alla nota N. 8 aggiungere « nonchè i trasporti in arrivo « e partenza di carni macellate »;

di fianco al nome della stazione di Milano Porta Ticinese, nella colonna 9 - accanto alla lettera A - aggiungere sotto il richiamo (11), il richiamo (16), riportando a piè di pagina la seguente nota: « (16) esclusa dai trasporti in arrivo e « partenza di carni macellate che possono invece eseguirsi da « e per Milano Porta Ticinese « Scalo bestiame »;

a pag. 80:

di fianco al nome della stazione di Rogoredo, nella colonna 9 aggiungere, accanto alla lettera A, il richiamo (14), riportando in calce la seguente nota, al posto di quella soppressa con l'Ordine di Servizio N. 250-1910: « (14) Esclusi i « trasporti in arrivo e partenza di carni macellate ».

Nella nota (4) poi, all'art. 88 delle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato » dovranno essere fatte la notificazione e l'aggiunta sotto indicate:

modificare il secondo capoverso come appresso:

« Lo scalo stesso é anche ammesso a ricevere e ad ef« fettuare le spedizioni a piccola velocità accelerata *di carni « macellate*, e così pure a ricevere i trasporti *di equini da « macello* »;

Aggiungere nel prospetto delle tasse per il raccordo quanto segue:

« carni macellate. Per vagone di qualsiasi portata L. 3,00 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 126. (Servizio VIII).

Trasporti in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato.

(Vedi Ordine di Servizio N. 300-1910).

In relazione alle disposizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 118-1911, il punto 7° (trasporti merci) dell'altro Ordine di Servizio N. 148-1910 é da modificarsi come appresso:

« 7. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio diretto terrestre-marittimo si applicano una sola volta i diritti fissi stabi-

liti dalle singole tariffe, con l'aggiunta di due quote di spese di stazione quando trattasi di spedizioni fra due stazioni ferroviarie In questo caso il diritto fisso deve computarsi in L. 3.2446, L. 2.2146, L. 1.5966 e L. 1.5452 quando dalle tariffe è stabilito, rispettivamente, in L. 2.1115, L. 1.5965, L. 1.2875 e L. 1.2618.

Quando trattasi, invece, di spedizioni fra una stazione ferroviaria ed un scalo marittimo, i diritti fissi si applicano nella misura della metà, con l'aggiunta di una quota di spese di stazione. In questo secondo caso, il diritto fisso deve computarsi in L. 1.6223, L. 1.1073, L. 0.7983 e L. 0.7726, quando dalle tariffe è pure stabilito, rispettivamente, in L. 2.1115, L. 1.5965, L. 1.2875 e L. 1.2618.

I diritti fissi dovranno, poi, essere ridotti della quota di L. 0.4892 per ogni operazione di carico o scarico fatta dalle parti nelle stazioni ferroviarie di partenza o di destinazione, sempre quando essi in tariffa non siano già stati diminuiti della quota stessa ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 127. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 5-1911).

La nota (1) al punto 17 dell'Ordine di Servizio N. 5-1911 deve essere modificata come appresso:

« (1) L'applicazione delle sopratasse deve essere fatta a parte, con arrotondamento di cinque in cinque centesimi ed in base al peso reale od a quello minimo tassabile, secondo è stabilito per i vari trasporti.

« Qualora, per un trasporto con vincolo di peso, la sopratassa calcolata in base al peso minimo tassabile risulti più elevata che per la merce a collettame in base al peso reale, si applicherà quest'ultima, salvo però l'importo minimo stabilito per ogni vagone. Pei trasporti tassabili con tariffe aventi prezzi

fatti per vagone, la sopratassa deve applicarsi sul peso reale, salvo, sempre, l'importo minimo per vagone.

Nei casi in cui ai veicoli e furgoni da sgombero venisse applicata la tariffa delle merci, le sopratasse devono essere applicate in base al peso e non al numero dei veicoli.

« Ai cavalli spediti a G. V. deve applicarsi la sopratassa stabilita per la piccola velocità accelerata ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 128. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 92-1911)

Esclusione degli Aereoplani e simili macchine per volare dal trasporto in servizio diretto.

Essendosi stabilito, d'accordo colle Ferrovie Austriache interessate, di escludere gli *Aereoplani e simili macchine per volare* dal trasporto in servizio diretto italo-austro-ungarico, saranno da introdursi nella nomenclatura e classificazione delle merci a grande e a piccola velocità della relativa tariffa (edizione 1° agosto 1904) le sottoindicate voci:

a pag. 25. — Testo italiano della nomenclatura a G. V.

pos. 1 a/22 a *Aereoplani* e simili macchine per volare, anche parti relative. — Esclusi dal trasporto in base alla presente tariffa.

a pag. 31. — Testo italiano della nomenclatura a P. V.

pos. 94 b/795a *Aereoplani* e simili macchine per volare, anche parti relative. Esclusi dal trasporto in base alla presente tariffa.

a pag. 27. — Testo tedesco della nomenclatura a G. V.

pos. 22a/Ia/ Flugapparate, Flugmaschinen und Teile von solchen sind von der direkten Frachtberechnung auf Grund des gegenwärtigen Tarifes ausgeschlossen.

a pag. 100. — Testo tedesco della nomenclatura a P. V.

pos. 795a/94b/ Flugapparate, Flugmaschinen und Teile von solchen sin von der direkten Frachtberechnung auf Grund des gegenwärtigen Tarifes ausgeschlossen.

Trasporti *lignite* (eccezionale 32) da Johannisthal a Cormons transito

Il prezzo di 0,91 e la relativa Nota 3) in calce, introdotto nella tariffa eccezionale N. 32 coll'Ordine di Servizio N. 77-1910 pei trasporti di lignite da Johannisthal a Cormons transito (pag. 304 *b* ristampata col 3° Supplemento) devono essere annullati e sostituiti dal prezzo di 0,84, valevole dal 1° maggio 1911.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Circolare N. 40. (Servizio VI).

Variazioni nella circoscrizione dei riparti d'ispezione dei magazzini approvvigionamenti dal 1° maggio 1911.

Il Magazzino Armamento di Pisa è aggregato al IX riparto, il quale si stabilisce a Pisa.

Il Magazzino Armamento di Torino è aggregato al I riparto (Torino); quello di Milano Armamento al IV riparto (Milano); e quello di Pontassieve all'XI riparto (Firenze).

Il Deposito combustibili di Parma e la Fabbrica mattonelle di Borgo S. Donnino sono aggregati al V riparto (Bologna).

Il Deposito combustibili di Pisa è aggregato al IX riparto (Pisa).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 3.V (SERVIZIO VIII).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

Pei viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari comprese negli elenchi qui appresso, vengono attuati anche in quest'anno, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i seguenti provvedimenti di tariffa:

a) rilascio di biglietti A. R. individuali e per famiglie da qualunque stazione della rete compresa fra una distanza minima di 150 Km. — od anche a distanza minore purchè si paghi per la minima stessa — ed una distanza massima di 550 Km.

b) validità speciale assegnata ai biglietti andata-ritorno normali.

Stazioni termali.

(*Periodo 15 maggio–30 novembre*).

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna), Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur, ecc.).

Battaglia, Bagni di San Giuliano, Bagni di Lucca, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, ***Biella***, Brisighella, Borgo S. Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio), Bergamo (per S. Pellegrino), Busalla (per Voltaggio).

Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Città della Pieve (per S. Casciano), Civitavecchia, Castellamare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio, Castel S. Pietro d'Emilia, Châtillon.

Desenzano (per Sirmione), Domodossola (per Bognanco Dentro).

Ferentino, Fauglia, Frosinone, Forlì (per Castrocaro).

Guardia Piemontese, Gerace.

Iseo (per Casino Boario).

Livorno.

Montegrotto, Maggianico, Mignanego, Monte Amiata, Modena (per Salvarola).

Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera-Montoro (per S. Gemini) Nocera Umbra.

Peschiera (per Sirmione), Pieve Monsummano, Pontedera.

Ronta, Regoledo, Rapolano.

Sambiase, S. Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e Santa Caterina), Serravalle Scrivia (per Voltaggio).

Termini Imerese, Tavernelle (per Recoaro), Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata, Tortona (per Rivanazzano e Salice).

Voghera (per Rivanazzano e Salice), Viterbo P.F., Varallo Sesia.

Stazioni balneari.

(periodo 15 giugno–30 settembre).

a) stazioni della linea Ventimiglia-Genova;

b) stazioni delle linea Genova-Viareggio;

c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Castiglioncello, Antignano, Ardenza, Cecina (per Cecina M.), S. Vincenzo, Orbetello (per Porto S. Stefano e per Port'Ercole), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, S. Giovanni Ted., Portici, Torre del Greco, Castellammare di Stabia, Salerno, Agropoli, Casal Velino, Pisciotta, Capitello Sapri, Praia di Ajeta, Scalea. Cirella Majerà, Diamante, Belvedere, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, Cannitello, Scilla, Pizzo, Trebisacce, Taranto;

d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;

e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;

f) Trani, Bari;

g) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

BIGLIETTI A. R. INDIVIDUALI E COLLETTIVI PER FAMIGLIA.

Prezzi. — I prezzi degli A. R. individuali risultano dalla tabella *A*); essi sono già stabiliti per il percorso di andata e ritorno e pertanto devono essere computati una sola volta per la distanza dalla stazione di partenza a quella destinataria.

Per le distanze fino a 400 Km. i prezzi stessi sono indicati di chilometro in chilometro; per quelle da 401 a 550 sono indicati di 5 in 5 chilometri, applicandosi prezzi costanti per le distanze comprese nella medesima cinquina.

I prezzi (per persona) dei biglietti collettivi si ottengono riducendo del 10 % quelli dei biglietti individuali come sopra determinati.

Ragazzi. — I ragazzi dai 3 ai 7 anni pagano la metà dei prezzi per adulti, coll'ulteriore ribasso del 10 % se il viaggio ha luogo con biglietto collettivo.

Validità. — La validità dei biglietti è di regola di 30 giorni compreso il giorno del rilascio, e potrà essere prorogata di un periodo indivisibile di 10 giorni col pagamento del 10 % del prezzo del biglietto, purchè ne sia fatta domanda prima della scadenza della validità primitiva del biglietto stesso; il viaggio di ritorno deve essere ultimato non più tardi della mezzanotte del trentesimo o del quarantesimo giorno.

Per i biglietti però distribuiti nel mese di settembre, se in destinazione di località balnearie, e nel mese di novembre se in destinazione di località termali, la validità rispettiva cessa col 30 di ciascuno dei detti mesi, e pertanto il viaggio di ritorno deve essere compiuto alla mezzanotte del giorno stesso.

Itinerario e fermate intermedie. — I biglietti si rilasciano per la via chilometricamente più breve o per una delle vie facoltative e deviazioni ammesse. Essi dànno facoltà ai titolari di effettuare, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, delle fermate nel numero previsto dall'allegato 7 alle Tariffe, e di prolungarne la durata entro i limiti della validità dei biglietti.

Treni. — I biglietti valgono per qualunque treno omnibus, accelerato, diretto, direttissimo, nei quali sieno ammessi dall'Orario ufficiale i portatori di biglietti A. R. ordinari, e purchè siano soddisfatte le condizioni di percorrenza eventualmente stabilite dall'Orario ufficiale per alcuni treni.

Numero minimo delle persone per ogni famiglia. Obbligo del viaggio in comitiva. — I biglietti collettivi vengono rilasciati solo per persone di una medesima famiglia, viaggianti insieme in numero non inferiore a 3 persone paganti, tra adulti e ragazzi: tra le persone di famiglia si intendono comprese anche quelle di servizio.

Se pertanto, per una ragione qualunque, alcuno dei passeggieri, compresi in un biglietto collettivo, non potesse compiere il viaggio collo stesso treno utilizzato dai portatori del biglietto, esso dovrà provvedersi, per il proprio viaggio, di biglietto ordinario, senza diritto ad alcun abbuono.

E' ammesso però che le persone comprese nel medesimo biglietto possano viaggiare in classi differenti, purchè sempre col medesimo treno, e subordinatamente alle condizioni d'uso prescritte per il treno stesso dall'Orario ufficiale.

Rilascio dei biglietti di A. R. individuali. — Per le corrispondenze di maggiore importanza, saranno forniti alle stazioni interessate, biglietti a serie fissa a foglietto: per le corrispondenze invece per le quali le stazioni non sono fornite di biglietti a serie fissa, esse rilascieranno i biglietti facoltativi.

Rilascio di biglietti di A. R. collettivi per famiglia. — Nel caso di domanda di biglietti collettivi la stazione farà compilare dal richiedente la Richiesta (alleg. B) e sulla base delle indicazioni esposte calcolerà l'importo da riscuotersi, e rilascierà un modulo facoltativo.

La stazione stessa avrà cura di completare la richiesta colle indicazioni relative al biglietto facoltàtivo emesso e la allegherà alla contabilità insieme alla matrice del biglietto facoltativo.

Emissione dei biglietti facoltativi. — Nel rilascio dei biglietti facoltativi le stazioni avranno cura di indicarvi, nello spazio riservato alle annotazioni, la validità, con la formula *Vale fino al* . . . . . ».

Le modalità per l'uso dei biglietti di cui trattasi sono quelle consuete. Essi cioè dovranno essere presentati per la vidimazione nei casi di fermate intermedie ed all'inizio del viaggio di ritorno.

Località per cui i biglietti possono essere utilizzati. — I biglietti non sono valevoli, di regola, che per le destinazioni da essi indicate; tuttavia il viaggiatore potrà nell'andata fermarsi ad una stazione balneare (o termale) intermedia, compresa tra quelle sopra nominate, rinunciando ad utilizzare il suo biglietto per il percorso ulteriore. Egli potrà parimenti portarsi ad una delle stazioni sopra nominate poste al di là di quella indicata sul suo biglietto, pagando semplicemente il prezzo a tariffa ordinaria per il il maggior percorso.

Il viaggiatore dovrà, se munito di biglietto facoltativo, far apporre il visto della stazione da cui inizia il ritorno, provvedendosi, ben inteso, per il tratto non contemplato dal biglietto stesso, di un recapito di corsa semplice.

Norme generali. — Tutte le norme generali che regolano l'acquisto e l'uso dei biglietti di andata-ritorno, sono applicabili ai biglietti di cui trattasi in quanto non siano modificate dalle disposizioni contenute nella presente circolare.

Biglietti per e da Biella. — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato sono autorizzate ad emettere, nel periodo di tempo innanzi indicato, biglietti diretti per Biella, in servizio cumulativo con la Società anonima della strada ferrata di Biella, alle condizioni di percorrenza fino al transito di Santhià e verso riscossione dei prezzi di cui il presente Ordine di Servizio per percorso dalle singole stazioni di partenza al transito stesso, nonchè delle quote di L. 5.45 per la 1ª classe, L. 3.85 per la 2 classe e L. 2.50 per la 3ª classe e per persona, per il percorso Santhià-Biella e ritorno.

Queste ultime quote valgono tanto per i biglietti individuali quanto per quelli collettivi.

Alle stesse condizioni di percorrenza e prezzi la stazione di Biella rilascierà, nei periodi di tempo rispettivamente indicati, biglietti diretti per le stazioni termali e balnearie comprese negli elenchi di cui sopra.

VALIDITÀ SPECIALE DEI BIGLIETTI A. R. NORMALI.

Durante i periodi di tempo sopra citati, tutti i biglietti di andata-ritorno normali distribuiti per le stazioni balnearie o termali indicate, a cominciare dal venerdì di ciascuna settimana, saranno tenuti valevoli fino al martedì successivo

Il viaggio di ritorno potrà essere intrapreso coll'ultimo treno del martedì — in cui siano ammessi i portatori di biglietti A. R. — per essere a destino nel mattino di mercoledì, in conformità a quanto è previsto per gli A. R. ordinari dal punto 6° dell'allegato 4 alle Tariffe.

La detta validità eccezionale non modifica punto le disposizioni che fossero in vigore per qualche categoria di biglietti per cui fosse ammessa una maggiore validità.

PROSPETTO **A.**

PREZZI DEI BIGLIETTI A. R. INDIVIDUALI

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
150	27.45	19.20	12.40	**181**	33.10	23.15	15.—
151	27.60	19.35	12.50	**182**	33.30	23.30	15.05
152	27.80	19.45	12.60	**183**	33.45	23.45	15.15
153	28.—	19.60	12.65	**184**	33.65	23.55	15.25
154	28.15	19.70	12.75	**185**	33.80	23.70	15.30
155	28.35	19.85	12.85	**186**	34.—	23.80	15.40
156	28.55	20.—	12.90	**187**	34.20	23.95	15.50
157	28.70	20.10	13.—	**188**	34.35	24.05	15.55
158	28.90	20.25	13.10	**189**	34.55	24.20	15.65
159	29.05	20.35	13.15	**190**	34.75	24.30	15.75
160	29.25	20.50	13.25	**191**	34.90	24.45	15.80
161	29.45	20.60	13.35	**192**	35.10	24.60	15.90
162	29.60	20.75	13.40	**193**	35.30	24.70	16.—
163	29.80	20.85	13.50	**194**	35.45	24.85	16.05
164	30.—	21.—	13.60	**195**	35.65	24.95	16.15
165	30.15	21.15	13.65	**196**	35.85	25.10	16.20
166	30.35	21.25	13.75	**197**	36.—	25.20	16.30
167	30.55	21.40	13.85	**198**	36.20	25.35	16.40
168	30.70	21.50	13.90	**199**	36.40	25.50	16.45
169	30.90	21.65	14.—	**200**	36.55	25.60	16.55
170	31.10	21.75	14.10	**201**	36.75	25.75	16.65
171	31.25	21.90	14.15	**202**	36.95	25.85	16.70
172	31.45	22.—	14.25	**203**	37.10	26.—	16.80
173	31.65	22.15	14.30	**204**	37.30	26.10	16.90
174	31.80	22.30	14.40	**205**	37.50	26.25	16.95
175	32.—	22.40	14.50	**206**	37.65	26.35	17.05
176	32.20	22.55	14.55	**207**	37.85	26.50	17.15
177	32.35	22.65	14.65	**208**	38.05	26.65	17.20
178	32.55	22.80	14.75	**209**	38.20	26.75	17.30
179	32.75	22.90	14.80	**210**	38.40	26.90	17.40
180	32.90	23.05	14.90				

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
211	38.55	27.—	17.45	241	44.05	30.85	19.95
212	38.75	27.15	17.55	242	44.25	30.95	20.05
213	38.95	27.25	17.65	243	44.40	31.10	20.10
214	39.10	27.40	17.70	244	44.60	31.25	20.20
215	39.30	27.50	17.80	245	44.80	31.35	20.25
216	39.50	27.65	17.90	246	44.95	31.50	20.35
217	39.65	27.80	17.95	247	45.15	31.60	20.45
218	39.85	27.90	18.05	248	45.35	31.75	20.50
219	40.05	28.05	18.15	249	45.50	31.85	20.60
220	40.20	28.15	18.20	250	45.70	32.—	20.70
221	40.40	28.30	18.30	251	45.90	32.15	20.75
222	40.60	28.40	18.35	252	46.05	32.25	20.85
223	40.75	28.55	18.45	253	46.25	32.40	20.95
224	40.95	28.65	18.55	254	46.45	32.50	21.—
225	41.15	28.80	18.60	255	46.60	32.65	21.10
226	41.30	28.95	18.70	256	46.80	32.75	21.20
227	41.50	29.05	18.80	257	47.—	32.90	21.25
228	41.70	29.20	18.85	258	47.15	33.—	21.35
229	41.85	29.30	18.95	259	47.35	33.15	21.45
230	42.05	29.45	19.05	260	47.55	33.30	21.50
331	42.25	29.55	19.10	261	47.70	33.40	21.60
232	42.40	29.70	19.20	262	47.90	33.55	21.70
233	42.60	29.80	19.30	263	48.10	33.65	21.75
234	42.80	29.95	19.35	264	48.25	33.80	21.85
235	42.95	30.10	19.45	265	48.45	33.90	21.95
236	43.15	30.20	19.55	266	48.60	34.05	22.—
237	43.30	30.35	19.60	267	48.80	34.15	22.10
238	43.50	30.45	19.70	268	49.—	34.30	22.20
239	43.70	30.60	19.80	269	49.15	34.45	22.25
240	43.80	30.70	19.85	270	49.35	34.55	22.35

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
271	49.55	34.70	22.40	301	55.—	38.50	24.90
272	49.70	34.80	22.50	302	55.20	38.65	25.—
273	49.90	34.95	22.60	303	55.40	38.80	25.05
274	50.10	35.05	22.65	304	55.55	38.90	25.15
275	50.25	35.20	22.75	305	55.75	39.05	25.25
276	50.45	35.30	22.85	306	55.95	39.15	25.30
277	50.65	35.45	22.90	307	56.10	39.30	25.40
278	50.80	35.60	23.—	308	56.30	39.40	25.50
279	51.—	35.70	23.10	309	56.50	39.55	25.55
280	51.20	35.85	23.15	310	56.65	39.65	25.65
281	51.35	35.95	23.25	311	56.85	39.80	25.75
282	51.55	36.10	23.35	312	57.05	39.95	25.80
283	51.75	36.20	23.40	313	57.20	40.05	25.90
284	51.90	36.35	23.50	314	57.40	40.15	26.—
285	52.10	36.45	23.60	315	57.60	40.30	26.05
286	52.30	36.60	23.65	316	57.75	40.45	26.15
287	52.45	36.75	23.75	317	57.95	40.55	26.25
288	52.65	36.85	23.85	318	58.10	45.70	25.30
289	52.85	37.—	23.90	319	58.30	40.80	26.40
290	53.—	37.10	24.—	320	58.50	40.95	26.45
291	53.20	37.25	24.10	321	58.65	41.10	26.55
292	53.35	37.35	24.15	322	58.85	41.20	26.65
293	53.55	37.50	24.25	323	59.05	41.35	26.70
294	53.75	37.60	24.30	324	59.20	41.45	26.80
295	53.90	37.75	24.40	325	59.40	41.60	26.90
296	54.10	37.90	24.50	326	59.60	41.70	26.95
297	54.30	38.—	24.55	327	59.75	41.85	27.05
298	54.45	38.15	24.65	328	59.95	41.95	27.15
299	54.65	38.25	24.75	329	60.15	42.10	27.20
300	54.85	38.40	24.80	330	60.30	42.25	27.30

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
331	60.50	42.35	27.40	361	66.—	46.20	29.85
332	60.70	42.50	27.45	362	66.15	46.30	29.95
333	60.85	42.70	27.55	363	66.35	46.45	30.05
334	61.05	42.75	27.65	364	66.55	46.60	30.10
335	61.25	42.85	27.70	365	66.70	16.70	30.20
336	61.40	43.—	27.80	366	66.90	46.85	30.25
337	60.60	43.10	27.90	367	67.10	46.95	30.35
338	61.80	43.25	27.95	368	67.25	47.10	30.45
339	61.95	43.40	28.05	369	67.45	47.20	30.50
340	62.15	43.50	28.15	370	67.60	47.35	30.60
341	62.35	43.65	28.20	371	67.80	47.45	30.70
342	62.50	43.75	28.30	372	68.—	47.60	30.75
343	62.70	43.90	28.35	373	68.15	47.75	30.85
344	62.85	44.—	28.45	374	68.35	47.85	30.95
345	63.05	44.15	23.55	375	68.55	48.—	31.—
346	63.25	44.25	28.60	376	68.70	48.10	31.10
347	63.40	44.40	28.70	377	68.90	48.25	31.20
348	63.60	44.55	28.80	378	69.10	48.35	31.25
349	63.80	44.65	28.85	379	69.25	48.50	31.35
350	63.95	44.80	28.95	380	69.45	48.60	31.45
351	64.15	44.90	29.05	381	69.65	48.75	31.50
352	64.35	45.05	29.10	382	69.80	48.90	31.60
353	64.50	45.15	29.20	383	70.—	49.—	31.70
354	64.70	45.30	29.30	384	70.20	49.15	31.75
355	64.90	45.45	29.35	385	70.35	49.25	31.85
356	65.05	45.55	29.45	386	70.55	49.40	31.95
357	65.25	45.70	29.55	387	70.75	49.50	32.—
358	65.45	45.80	29.60	388	70.90	49.65	32.10
359	65.60	45.95	29.70	389	71.10	49.75	32.20
360	65.80	46.05	29.80	390	71.30	49.90	32.25

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
391	71.55	50.05	32.35	**451–455**	82.80	57.95	37.45
392	71.65	50.15	32.40	**456–460**	83.70	58.60	37.85
393	71.85	50.30	32.50	**461–465**	84.60	59.25	38.25
394	72.—	50.40	32.60	**466–470**	85.55	59.90	38.70
395	72.20	50.55	32.65	**471–475**	86.45	60.50	39.10
396	72.35	50.65	32.75	**476–480**	87.35	61.15	39.50
397	72.55	50.80	32.85	**481–485**	88.25	61.80	39.90
398	72.75	50.95	32.90	**486–490**	89.20	62.45	40.35
399	72.90	51.05	33.—	**491–495**	90.10	63.10	40.75
400	73.10	51.20	33.10	**496–500**	91.—	63.70	41.15
401–405	73.65	51.55	33.30	**501–505**	91.90	64.35	41.55
406–410	74.55	52.20	33.75	**506–510**	92.85	65.—	42.—
411–415	75.50	52.85	34.15	**511–515**	93.75	65.65	42.40
416–420	76.40	53.50	34.55	**516–520**	94.65	66.30	42.80
421–425	77.30	54.15	34.95	**521–525**	95.60	66.90	43.20
426–430	78.20	54.75	35.40	**526–530**	96.50	67.55	43.65
431–435	79.15	55.40	35.80	**531–535**	97.40	68.20	44.05
436–440	80.05	56.05	36.20	**536–540**	98.30	68.85	44.45
441–445	80.95	56.70	36.60	**541–545**	99.25	69.45	44.90
446–450	81.85	57.30	37.05	**546–550**	100.15	70.10	45.10

N. B. — Per distanze superiori a 550 Km. non sono concessi speciali ribassi, e pertanto i viaggiatori dovranno provvedersi di biglietti a tariffa differenziale A) o di altri biglietti ordinari.

ALLEGATO **B**.

Richiesta di biglietti collettivi per famiglia

Il sottoscritto, presa conoscenza delle norme qui retro esposte, chiede gli sia rilasciato un biglietto collettivo per il percorso da ________ a ________ e ritorno, via ________

____

per le persone qui appresso indicate:

Nome e Cognome	Grado di parentela	Classe

e dichiara che tutte le persone sopra nominate appartengono alla di lui famiglia.

Decorrenza della validità del biglietto dal ________

________, *addì* ________

IL RICHIEDENTE

____

Biglietto emesso Mod. ________

Serie ________ *N.* ________

verso riscossione di L. ________

(Bollo della Stazione)

ESTRATTO DELLE CONDIZIONI E NORME

per l'uso dei biglietti collettivi per famiglie

I biglietti collettivi vengono rilasciati solo alle persone di una medesima famiglia (comprendendo tra esse anche le persone di servizio) le quali viaggino insieme e in numero non inferiore a tre paganti.

Se per una ragione qualunque uno o più degli iscritti in un biglietto collettivo non potessero compiere il viaggio con lo stesso treno utilizzato dai portatori del biglietto stesso, essi dovranno provvedersi per il loro viaggio di biglietti ordinari.

Le persone comprese nel medesimo biglietto possono viaggiare in classi differenti purchè sempre col medesimo treno e subordinatamente alle condizioni d'uso prescritte per il treno stesso dall'Orario ufficiale.

Le domande dei biglietti devono essere fatte almeno tre ore prima dell'ora della partenza, alla stazione da cui si inizia il viaggio.

La validità dei biglietti è di trenta giorni compreso il giorno del rilascio e potrà essere prorogato di un periodo indivisibile di 10 giorni col pagamento del 10 % del prezzo del biglietto, purchè ne sia fatta domanda prima della scadenza della validità primitiva del biglietto stesso; ad ogni modo l'utilizzazione dei biglietti non può aver luogo oltre i periodi rispettivamente stabiliti per i viaggi al mare (30 settembre) e per viaggi alle stazioni termali (30 novembre); oltre tali termini i biglietti cessano di aver valore.

Circolare N. 6. (Servizio VII).

Ricerca copertoni da carri merci.

S' interessano le stazioni ad accertare ogni giorno, nel periodo dal 12 al 16 maggio p. v. (venerdì-martedì), se nei propri Magazzini della G. V. e P. V., sui carri carichi, sui pianori in difesa delle merci — frammischiati fra i copertoni da scalo e fra quelli viaggianti sciolti destinati al concentramento, alla riparazione o ad altre stazioni per ripartizione — nelle Officine, nei Depositi Locomotive, od in altri recinti dell' Amministrazione, negli stabilimenti raccordati di proprietà privata, od in consegna al Servizio del Mantenimento, non esista qualcuno dei copertoni indicati nell'unito elenco; in caso affermativo provvedano affinchè i copertoni rintracciati, se buoni, siano tosto rimessi in circolazione in difesa di merci in partenza o con l' invio di essi al concentramento; se guasti, siano prontamente inviati al competente Magazzino per la riparazione destinandoli, con modulo *G*–150, alla stazione sede del Magazzino stesso (v. Parag. 13 delle Norme diramate con l'Ordine di Servizio N. 67-1907).

Con telegramma epistolare da allegarsi al mod. *G*-65 del giorno 16 maggio, le stazioni notificheranno alla Gestione Copertoni Attrezzi e Statistica in Bologna, il risultato degli accertamenti, indicando gli estremi del proseguimento dei singoli copertoni, ed a quale uso sono adibiti quelli che non possono essere nè riutilizzati, nè inviati al concentramento od alla riparazione.

Le stazioni per le quali l'accertamento di cui si tratta avesse avuto risultato negativo, si limiteranno ad esporre, nel quadro « annotazioni » del mod. *G*-65 del giorno 16 maggio, l'annotazione « ricerca copertoni negativa ».

Anche i Signori Capi Stazione e gli altri Dirigenti saranno tenuti personalmente responsabili e passibili di punizione e di trattenute sui premi relativi alla utilizzazione del materiale per quei copertoni che in seguito venisse a risultare che nel pe-

riodo suindicato si trovarono in una data stazione, senza che ne sia stata rilevata e notificata la presenza.

I Signori Ispettori di Riparto ed i Controllori del Materiale sorveglieranno perchè la presente disposizione abbia il suo pieno effetto, avvertendo che anche i Controllori saranno tenuti responsabili se nelle loro visite alle stazioni non avranno rilevata l'esistenza dei copertoni di cui si tratta.

Distribuita agli agenti della classe 2, 3, 5.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato alla Circolare N. 6.ᵛ - 1911.

Copertoni mancanti alla circolazione.

10031	10593	11652	12754	13517	14222	14886
10046	10606	11674	12763	13519	14253	14935
10052	10627	11678	12769	13539	14294	14939
10056	10632	11683	11811	13542	14308	14942
10073	10670	11707	12850	13544	14326	14996
10081	10671	11760	12877	13547	14338	14998
10101	10672	11795	12953	13572	14349	15016
10115	10686	11817	13018	13581	14359	15062
10129	10689	11865	13023	13597	14369	15083
10152	10696	11928	13057	13610	14373	15085
10157	10709	11958	13062	13621	14395	15100
10179	10748	12058	13135	13627	14416	15116
10188	10762	12070	13163	13638	14425	15150
10230	10763	12091	13173	13662	14432	15182
10258	10793	12096	13218	13685	14453	15191
10270	10822	12125	13243	13769	14465	15234
10308	10875	12151	13247	13781	14472	15258
10338	10876	12180	13252	13827	14486	15259
10341	10905	12202	13254	13832	14531	15278
10370	10914	12212	13303	13839	14540	15292
10392	10960	12225	13315	13903	14584	15293
10393	10978	12252	13316	13912	14586	15296
10434	10983	12312	13321	13933	14612	15301
10445	11044	12354	13322	13958	14615	15309
10449	11052	12372	13323	13984	14633	15312
10454	11097	12478	13328	14024	14664	15313
10476	11116	12536	13353	14053	14700	15348
10516	11209	12539	13354	14094	14734	15355
10558	11517	12656	13382	14122	14776	15363
10571	11547	12678	13403	14165	14801	15375
10580	11631	12685	13475	14166	14815	15382
10586	11641	12729	13485	14182	14853	15387

15409	15863	16457	17129	17653	18177	18606
15417	15865	16460	17132	17673	18216	18635
15462	15890	16464	17167	17674	18227	18791
15471	15911	16473	17170	17675	18288	18705
15488	15920	16523	17207	17686	18291	18725
15489	15928	16589	17217	17689	18292	18737
15491	15933	16633	17219	17694	18303	18747
15494	15935	16635	17222	17711	18335	18751
15507	15937	16636	17229	17726	18336	18753
15519	15977	16643	17244	17734	18345	18800
15546	15980	16665	17267	17761	18346	18859
15550	16000	16722	17286	17731	18363	18883
15564	16022	16724	17291	17782	18364	18894
15568	16039	16726	17316	17789	18380	18913
15606	16041	16750	17320	17792	18387	18934
15626	16103	16759	17349	17803	18390	18937
15639	16130	16788	17352	17827	18423	18940
15658	16149	16827	17400	17888	18431	18995
15673	16160	16878	17401	17907	18432	19007
15678	16166	15960	17449	17909	18445	19036
15693	16192	16969	17462	17919	18450	19037
15698	16202	17002	17514	17926	18459	19051
15699	16225	17003	17516	17949	18460	19054
15715	16270	17038	17562	17952	18462	19119
15717	16271	17051	17573	17962	18463	19123
15725	16289	17059	18574	18030	18492	10192
12740	16334	17068	17575	18069	18493	19203
15752	16336	17073	17586	18075	18537	19215
15677	16344	17087	17591	18076	18539	19219
15820	16345	17103	17616	18103	18545	19237
15840	16359	17120	17618	18117	18554	19248
15845	16361	17124	17627	18168	18569	19272

19279	19658	20106	20583	20987	21540	22155
19280	19662	20114	20617	20995	21602	22167
19312	19667	20117	20625	21004	21610	22176
19321	19692	20118	20626	21036	21658	22181
19360	19705	20130	20628	21041	21677	22186
19372	19712	20132	20634	21083	21794	22202
19376	19716	20136	20648	21135	21811	22221
19393	19721	20162	20673	21147	21812	21227
19413	19726	20163	20688	21176	21833	22235
19425	19739	20183	20692	21211	21834	22248
19447	19754	20202	20694	21214	21855	22250
19455	19771	20212	20707	21220	21862	22261
19460	19789	20225	20716	21243	21865	22279
19470	19791	20278	20721	21255	21917	22284
19474	19814	20290	20728	21273	21941	22293
19486	19818	20308	20758	21274	21948	22295
19501	19834	20361	20778	21276	21974	22355
19513	19845	20392	20787	21288	21979	22377
19521	19859	20418	20789	21305	21992	22380
19552	19902	20428	20790	21323	22001	22394
19568	19913	20437	20803	21324	22006	22400
19571	19914	20445	20809	21350	22019	22405
19590	19937	20455	20830	21442	22061	22450
19591	19960	20459	20861	21413	22069	22486
19605	19962	20460	20897	21415	22080	22556
19614	20009	20469	20913	21439	22093	22586
19615	20027	20473	20920	21445	22108	22604
19617	20037	20474	20925	21466	22111	22645
19621	20042	20487	20959	21507	22126	22679
19637	20055	20519	20963	21521	22129	22704
19648	20070	20540	20967	21527	22148	22714
19652	20076	20578	20978	21529	22154	22753

22757	23415	23892	24352	24774	25630	26213
22772	23420	23893	24360	24778	25633	26221
22833	23439	23908	24369	24816	25650	26228
22845	23454	23915	24391	24864	25673	26876
22914	23512	23922	24396	24880	25704	26906
22935	23549	23934	24399	24890	25715	26930
22949	23559	23958	24417	24894	25718	26933
22959	23569	23979	24418	24910	25727	26960
23010	23580	23984	24437	24932	25734	26969
23021	23594	23996	24441	24994	25782	26970
23024	23597	24025	24447	25005	25791	26979
23027	23599	24065	24455	25087	25840	27057
23037	23634	24070	24474	25146	25849	27082
23094	23640	24111	24477	25161	25873	27093
23095	23669	24119	24478	25165	25892	27134
23109	23686	24152	24488	25201	25899	27150
23112	23690	24159	24514	25266	25900	27220
23130	23703	24160	24521	25273	25907	27259
23159	23734	24181	24537	25274	25919	27326
23161	23735	24196	25543	25354	25921	27442
23168	23751	24213	24578	25379	25958	27452
23229	23766	24217	24605	25387	26005	27455
23265	23788	24218	24610	25408	26062	27493
23266	23799	24230	24633	25414	26065	27512
23291	23826	24251	24655	25417	26075	27526
23298	23829	24259	24679	25429	26120	27576
23335	23841	24264	24689	25432	26124	26620
23355	23844	24293	24691	25442	26151	27679
23380	23846	24296	24702	25476	26171	27750
23392	23853	24306	24737	25580	26194	27766
23403	23863	24317	24756	25617	26195	27775
23409	23865	24325	24762	25628	26210	27787

27809	28959	30284	31660	32729	33849	35482
27828	28965	30314	31662	32732	33855	35514
27858	28996	30334	31716	32764	33888	35525
27875	29058	30393	32722	32786	33973	35557
27932	29081	30431	31753	32897	33987	35580
27953	29127	30473	31755	32899	34003	35584
27969	29145	30480	31757	32906	34016	35619
27974	29146	30560	31816	32932	34034	35703
28008	29228	30593	31896	32933	34111	35715
28072	29299	30603	32006	32935	34149	35754
28078	29301	30647	32034	33001	34315	35770
28141	29322	30648	32053	33031	34362	36120
28163	29334	30780	32065	33047	34386	36203
28166	29343	30809	32140	33091	34433	36285
28242	29344	30864	32205	33094	34451	36416
28307	29379	30917	32216	33098	34507	36619
28316	29411	30923	32223	33116	34527	36720
28389	29428	30960	32233	33132	34549	36917
28555	29457	30967	32265	33166	34587	37283
28629	29506	31058	32286	33246	34625	37888
28632	29514	31099	32319	33265	34633	37916
28663	29643	31161	32373	23273	34637	37948
28678	29664	31203	32376	33337	34672	38025
28701	29919	31231	32443	33409	34716	38281
28726	29954	31393	22461	33424	34759	38476
28807	30054	31458	32519	33485	34848	38838
28856	30067	31525	32521	33585	34872	39179
28902	30074	31541	32523	33682	34954	39191
28908	30192	31543	32576	33687	35163	39324
28933	30218	31549	32590	33708	35269	38692
28943	30225	31571	32606	33735	35329	39778
28945	30246	31622	22662	33765	35315	39920
28951	30272	31624	32695	33776	35370	

SENTENZE.

Frontisti — Mancata chiusura linea — Danni.

I proprietari latistanti alla linea ferroviaria non hanno diritto a risarcimento di danni per la mancata apposizione delle chiusure stabilite dall'art. 9 della legge 30 giugno 1906, n. 272, concernente disposizioni speciali sull'esercizio delle strade ferrate.

CORTE APPELLO DI CATANZARO. — Sent. 21 dicembre 1909 - Ferrovie dello Stato (DE LUCA) c. ZURLO GIUSEPPE (Squillace).

(*Omissis*).

La Corte osserva: che per costruirsi la linea ferroviaria Taranto-Reggio Calabria, e propriamente il tratto Strongoli-Cotrone, l'Amministrazione del tempo ebbe bisogno di intersecare la proprietà degli Zurlo; vennero, pertanto, pagate le indennità nelle quali fu calcolato ogni qualsiasi elemento di danno diretto, quanto indiretto.

Trascorsero molti anni, quando non prima del 9 novembre 1908, Giuseppe Zurlo nell'assunta qualità, convenne in giudizio l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, chiedendo il risarcimento del danno per l'asserta maggiore custodia dei suoi fondi attraversati, a causa della mancanza di siepi, onde impedirsi il passaggio degli animali sulla via ferrata. L'adito Tribunale, con sentenza del 29 marzo - 6 aprile 1909, respingendo l'eccepita incompetenza territoriale e ritenendo ammissibile tale istanza, prima di provvedere sul merito, dispose una perizia per assodare:

a) la mancanza della siepe viva o del muro prescritto dai regolamenti ferroviarii propriamente dov'è attraversato il fondo di proprietà di esso istante;

b) se l'uso del fondo è a pascolo;

c) nell'affermativa, per quanto tempo dell'anno ha luogo il pascolo;

d) quanti animali possono in detto fondo pascolare;

e) quanti custodi sono necessari in condizioni normali, e quanti ne occorrono attualmente in condizioni anormali.

L'Amministrazione ferroviaria, con atto degli 11 giugno 1909, da tale sentenza produsse appello, assumendo che si erano falsamente applicati i principii di diritto direttivi nella soggetta materia, tale appello fu iscritto a ruolo da Zurlo.

Così viene la causa.

Osserva, preliminarmente, che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato eccepì, in prima istanza, l'incompetenza territoriale del Tribunale adito, il quale la rigettò. L'Amministrazione medesima, col suo atto di appello, riprodusse tutte le eccezioni di prima istanza; ma, con le soprascritte conclusioni, non riprodusse quella della incompetenza territoriale, la quale, perciò, deve ritenersi abbandonata; onde il Collegio non deve oggi occuparsi di essa, ma, invece, unicamente delle eccezioni di merito.

Osserva che in base alle deduzioni delle parti superiormente trascritte, è uopo esaminare la vera natura giuridica e la portata delle disposizioni legislative concernenti la chiusura delle linee ferroviarie.

Al riguardo si osserva che la pubblica amministrazione non ha il dovere di far alcunchè nell'interesse del privato, relativamente alla manutenzione delle strade pubbliche, ciò rientrando nella sfera della sua esclusiva funzione amministrativa, e che non è suscettiva di azione giudiziaria da parte del privato cittadino per rifacimento di danni, non competendo al medesimo un diritto proprio, ma un interesse per transitare ed usare delle vie pubbliche. Da ciò è chiaro che se la pubblica amministrazione non *crede* di provvedere a certe spese, che potrebbero reputarsi conferire alla maggiore sicurezza dell'uso della strada, esula il carattere di negligenza o di omissione generatrice di un indennizzo, poichè non vi è violazione di un diritto. Difatti, quello che non è obbligo giuridico, non può divenire tale a carico della pubblica Amministrazione: quello che può rendere più sicuro un fondo, non può tramutarsi in diritto a favore del privato, per la considerazione del danno patito nel patrimonio, poichè, in tal modo, si confonde ciò che è titolo di danno col titolo dell'azione giudiziaria per indennizzo, e si unifica così, ciò che deve essere distinto, ossia l'elemento del danno e l'omissione col-

posa, senza di cui, e col solo elemento del danno, per quanto dimostrato e per quanto grave, l'azione per indennizzo non precede.

Però, anche a ritenersi verificato il danno, che Zurlo contesta, col suo libello all'amministrazione ferroviaria, senza che per ciò solo si ammetta il concorso della lesione di un suo diritto, poichè l'avere lasciata senza siepi la strada Strongoli–Cotrone, e precisamente tra i caselli 221+700 e 223+815, costituisce per detta Amministrazione esercizio delle attribuzioni discrezionali, mentre la pretesa di averla munita di siepi, non è in correlazione col preteso diritto dello Zurlo.

La sentenza appellata disse che le lesioni alla proprietà individuale conferiscono *sempre* azione civile esperibile dinanzi al magistrato ordinario, ma non badò che non poteva prescindersi dall'elemento della colpa, come fondamento del preteso indennizzo, ricerca questa che avrebbe condotto ad escluderla, in ciò che si volle qualificare come omissione imputabile all'Amministrazione ferroviaria, che è, invece, pertinenza di funzioni discrezionali, di cui il singolo non può, giudizialmente, esigerne l'adempimento.

E le leggi ribadiscono tali concetti. Invero l'art. 9 della legge 30 giugno 1906 impone l'obbligo di rendere separate le ferrovie dalle proprietà laterali, con siepi vive, muri od altre speci di chiusure stabili e permanenti. E nell'altro articolo 11 si soggiunge che nei tratti di chiusura e nei quali le condizioni della strada non bastino ad impedire l'accesso delle persone e degli animali, la velocità di corsa deve essere limitata. Si inferisce chiaro da ciò, conformemente a quanto si è premesso, che l'interesse del privato rimase del tutto estraneo, sovrana restando la tutela del pubblico interesse. E se ad esso privato occorre una maggiore custodia per i suoi animali, non può riversarne l'onere alla ferrovia, che acquista, per ragione pubblica, il privilegio del fondo dominante su quello servente.

E pel Codice civile la cosa è la stessa, perchè negli articoli 441 e 442 se si autorizza il proprietario di un fondo a poterselo chiudere, come meglio gli pare e piace; se l'apposizione dei *termini* va fatta a spese comuni, ed i termini sono i *testimoni* della proprietà, mentre la chiusura ne è, invece, la *difesa*, detti articoli non conferiscono veruna azione per indennizzo contro chi non è il proprietario del fondo stesso.

E non compete nemmeno per la legge sull'espropriazione per pubblica utilità del 25 giugno 1865. Si invochi, al riguardo, l'art. 46 di detta legge, ma non si bada che tale articolo si riferisce non già

a coloro che subiscono una *parziale* espropriazione della loro proprietà, come è appunto il caso degli Zurlo, ma, bensì, a coloro che *non subiscono alcuna espropriazione*, e che ciò non nonostante le loro proprietà fossero rimaste danneggiate dall'esecuzione dell'opera pubblica.

Ma indipendentemente da ciò, per il citato art. 46 si ha diritto alla rivalsa di danni, *solo* quando i danni oltre ad essere permanenti, derivino dalla perdita o diminuzione di un diritto, *non dipendano da imposizione di servitù stabilite da leggi speciali*, e sono conseguenza immediata dell'opera pubblica. Ora, siccome, nella specie, non ricorrono tutte queste condizioni, per le dette ragioni l'invocato art. 46 della citata legge, non è, nemmeno sotto questo secondo aspetto, favorevole all'originario attore.

Dunque, concretando, come si è premesso, nelle citate leggi, che hanno finalità proprie, non si intese di regolare e riconoscere alcun diritto privato, dalle medesime leggi si desume che se l'uso delle ferrovie e l'interesse dei cittadini di esercitarlo sono meritevoli di tutela, tutto ciò non è suscettivo di azione per danni.

Giova finalmente osservare che lo stesso Zurlo, come si assume nella comparsa conclusionale, senza smentita, accettando le condizioni generali per l'indennità, ebbe a riconoscere formalmente che in essa era stato calcolato e compreso *qualsiasi elemento di danno tanto diretto quanto indiretto*. *Verbum non amplius addam* ed in base a quanto si è osservato, revocandosi la sentenza appellata, è uopo dichiarare inammissibile la proposta azione.

Osserva che comunque lo Zurlo resti in definitivo soccombente; pure è giusto compensare le spese dell'intero giudizio. Tale compensazione è giustificata da un lato dalla natura stessa delle questioni, a cui il giudizio ha dato luogo, e, dall'altro, e principalmente, dalla soccombenza dell'Amministrazione nella questione dell'incompetenza territoriale, giusta quanto superiormente è stato detto.

P. Q. M. la Corte revoca, ecc., e dichiara inammissibile l'istanza del 9 novembre 1908 proposta dal sig. Zurlo, ecc.

Anno IV - N. 19.

11 Maggio 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂ ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. Decreto *n. 374 del 13 aprile 1911, che approva l'annesso regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi dei militari in congedo illimitato che coprono determinati impieghi o si trovano in posizioni speciali* . . . . » 249

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 129. — Giacenza di materie esplosive . . . Pag. 265

Ordine di Servizio N. 130. — Preparazione delle tessere per l'uso dei biglietti d'abbonamento . . . . » 266

Ordine di Servizio N. 131. — Concessione speciale XIV . . . . » 267

Ordine di Servizio N. 132. — Servizio cumulativo con la Sardegna . » ivi

Ordine di Servizio N. 133. — Servizio Italo-germanico . . . . . » 268

Ordine di Servizio N. 134. — Nuovi piombi e nuove morse per piombare carri . . . . » 272

Ordine di Servizio N. 135 — Nomina dell'ingegnere capo di esercizio per le Ferrovie complementari della Sicilia . . . . » 297

Circolare N. 41. — Sigle per indicare le località nelle quali fu eseguita la visita periodica e la verifica della tara ai veicoli . . . . . . » ivi

Circolare N. 42. — Riapertura dell'Agenzia di città di Aosta . . . » 298

Circolare N. 43. — Servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano » ivi

---

Roma, maggio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

*Circolare N. 7*v. — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia . . . . » 5[illegible]

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 137

Massimario . . . . » 144

R. DECRETO *n. 374 del 13 aprile 1911, che approva l'annesso regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi dei militari in congedo illimitato che coprono determinati impieghi o si trovano in posizioni speciali* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo unico (ultimo comma) della legge 24 dicembre 1908, n. 730, che apporta modificazioni agli articoli 131 e 132 del testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'unito regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi dei militari in congedo illimitato che coprono determinati impieghi o si trovano in posizioni speciali, firmato, d'ordine Nostro, dal ministro della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 aprile 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SPINGARDI.

Visto, *Il Guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 106 del 5 maggio 1911.

REGOLAMENTO

sulle dispense dalle chiamate alle armi dei militari in congedo che coprono determinati impieghi o si trovano in posizioni speciali.

Art. 1.

E' concessa la dispensa da qualunque chiamata alle armi, salvo la limitazione di cui al seguente art. 2, agli ufficiali in congedo e ai militari di truppa in congedo illimitato che:

(*Omissis*).

b) coprano presso le amministrazioni ferroviarie o le società lacuali, che saranno designate dal ministro della guerra, con decreto da registrarsi alla Corte dei conti, uno degl'impieghi che saranno pure stabiliti con le stesse formalità dal predetto ministro;

(*Omissis*).

Art. 2

La dispensa, di cui al precedente art. 1, è limitata alle chiamate indette in tempo di pace per i militari di truppa dell'esercito permanente e di milizia mobile, ascritti al 6° reggimento genio e per quelli delle due ultime classi congedate appartenenti alle altre specialità del genio ed alle compagnie di sanità e di sussistenza, che prestano servizio nelle amministrazioni indicate alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*) ed *h*)

(*Omissis*).

I militari indicati nel primo alinea del presente articolo, i quali prestano servizio presso le amministrazioni indicate alla lettera *b*) del precedente articolo 1, dovranno, in caso di mobilitazione, presentarsi alle armi nel giorno che sarà designato dalla direzione generale trasporti e tappe.

Art. 3.

La dispensa dalle chiamate alle armi per mobilitazione dei militari indicati nel precedente art. 1, addetti al servizio ferroviario, postale, telegrafico o telefonico, agli stabilimenti del Regio esercito o della Regia marina, al servizio semaforico ed alle capitanerie di porto, costituisce soltanto una sospensione dell'obbligo di presentarsi al proprio Corpo ed una temporanea licenza di rimanere a prestar servizio, come militari, presso le amministrazioni civili e stabilimenti suddetti.

I militari in tale posizione, pur non vestendo l'uniforme militare, sono considerati come in servizio sotto le armi e soggetti alla giurisdizione militare, senza peraltro aver diritto ad assegni sul bilancio della guerra.

Il ministro della guerra può, per esigenze militari, far cessare la dispensa per tutti od anche per una parte dei militari che ne usufruiscono.

(*Omissis*).

Art. 10.

Sono dispensati dalla chiamata alle armi per mobilitazione gli ufficiali in congedo ed i militari di truppa in congedo illimitato che sono impiegati in pianta stabile, da almeno sei mesi, presso le società esercenti ferrovie secondarie di interesse locale e tramvie con motore meccanico (escluse le urbane), che saranno designate dal ministro della guerra, con decreto da registrarsi alla Corte dei conti, purchè coprano uno degli impieghi che saranno stabiliti con le stesse formalità dal ministro predetto.

Ad essi è applicabile quanto dispongono i precedenti articoli 2 e 3.

Al personale direttivo e di macchina delle predette società, direttori d'esercizio, capi stazioni, macchinisti, fuochisti, guidatori e capi officine elettriche, potrà essere accordata, di volta in volta, dal ministro della guerra, anche la dispensa dalle chiamate indette in tempo di pace.

(*Omissis*).

Art. 14.

Nessun militare conseguirà il titolo alla dispensa se l'amministrazione dalla quale dipende non abbia adempiuto alle formalità che saranno stabilite dalle istruzioni per l'applicazione del presente regolamento.

I militari compresi nelle categorie d'impiego indicate nell'art. 3, per i quali al momento della chiamata non fossero state compiute le formalità di cui al capoverso precedente, dovranno continuare a prestar servizio nell'impiego cui sono addetti e per essi non si farà luogo alla dichiarazione di mancanza alla chiamata o di diserzione. Peraltro, le amministrazioni interessate dovranno adempiere subito alle formalità suddette.

Art. 15.

Le amministrazioni dalle quali dipendono i personali ammessi al beneficio della dispensa debbono partecipare all'amministrazione militare le variazioni che avvengono nella posizione degli impiegati ammessi a dispensa e che importano la cessazione del beneficio.

Art. 16

I sottotenenti di complemento e di milizia territoriale di nuova nomina non possono ottenere la dispensa dalle chiamate alle armi se non hanno compiuto il servizio obbligatorio di prima nomina di cui rispettivamente al disposto dell'art. 3, lettere *a*) e *b*), o dell'art. 4, lettera *a*), della legge 25 gennaio 1888, n. 5177 (serie 3ª), o al disposto dei §§ 5 e 6 del R. decreto 4 dicembre 1898.

Ai militari di truppa di 2ª categoria sono applicabili le disposizioni del presente regolamento soltanto nei richiami alle armi successivi alla loro prima chiamata per istruzione.

(*Omissis*).

Art. 18.

In tempo di guerra i militari aventi titolo alla dispensa potranno rinunciarvi quando le esigenze dell'impiego da essi coperto lo permettano.

La rinuncia suddetta potrà essere accordata fin dal tempo di pace previo il nulla osta delle amministrazioni da cui dipendono, agli ufficiali di complemento provenienti dai sottufficiali congedati con otto o più anni di servizio e agli ufficiali di milizia territoriale.

Coloro ai quali venisse accordata la rinuncia non potranno per nessun motivo, tranne che per malattia, invocare l'esenzione dalle chiamate. Non rispondendo ad una chiamata saranno considerati come dimissionari.

(*Omissis*).

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro della guerra
SPINGARDI.

Ordine di Servizio N. 129. (SERVIZI III e VIII).

Giacenza di materie esplosive.

(Vedi ordine di Servizio N. 384-1909).

Può accadere che una spedizione di materie esplosive resti giacente a destino per non essere stata ritirata dal destinatario.

In al caso, ferma l'osservanza delle disposizioni contenute nell'allegato 9 alle tariffe, per quanto concerne le precauzioni da usarsi nella custodia di alcune categorie di esplosivi, durante la sosta, le stazioni dovranno considerare le anzidette materie quali merci facili a deperire o ad essere danneggiate, ed applicare quindi l'art 112, primo capoverso, delle tariffe citate, procedendo alla vendita.

Prima peraltro di addivenire alla vendita stessa ed alla consegna ai deliberatari, le stazioni dovranno avvertirne l'autorità di pubblica sicurezza locale, agli effetti delle prescrizioni di polizia e fiscali vigenti in materia di detenzione, vendita e trasporto di materie esplodenti, onde quell'autorità possa mettersi in condizioni di disporre che, per parte dei deliberatari medesimi, tali prescrizioni siano osservate.

Può altresì verificarsi la esistenza in una stazione di materie esplosive sequestrate, per non esserne stata affidata la custodia allo stesso contravventore o per non averla potuta o voluta assumere l'Ufficio finanziario od il municipio e poichè alle stazioni non può essere imposta la custodia di tali materie, le medesime dovranno essere vendute.

Tale vendita però, dato il carattere fiscale delle contravvenzioni in materia di trasporto di esplodenti, per cui gli autori di esse sono parificati a coloro che sono sprovvisti di licenza, dovrà essere fatta dall'autorità finanziaria.

Le stazioni, quindi, dovranno provocare dagli Uffici di finanza i provvedimenti necessari, e solo quando fossero riuscite vane le sollecitazioni e fosse altresì rimasto senza risultato

l'aver avvertito che in difetto di provvedimenti si farebbe senz'altro luogo alla vendita, questa potrà essere fatta direttamente dalle stazioni medesime, previo anche in questo caso il preventivo avviso all'autorità di pubblica sicurezza del luogo.

Della vendita si dovrà redigere apposito verbale nel quale oltre alle necessarie indicazioni, si farà risultare anche il fatto degli inutili precedenti avvisi e se ne informerà quindi l'autorità finanziaria, comunicandole copia del verbale ed avvertendola della disponibilità del ricavo che, peraltro, non sarà consegnato senza ordine dell'autorità giudiziaria, trattandosi di sequestro per provvedimento di giustizia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 130 (Servizio VIII).

Preparazione delle tessere per l'uso dei biglietti d'abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

A parziale modificazione delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 55-1907, punto *d*), avvertesi che dopo esaurita la scorta delle attuali tessere per l'uso dei biglietti d'abbonamento, ne verranno poste in distribuzione altre sulla copertina delle quali sarà impresso, in cifre dorate, il numero progressivo, ripetuto poi a stampa sul foglietto interno, che si troverà già incollato, e che, come ora si pratica, deve essere riempito con le volute indicazioni.

Dette tessere, anzichè essere distinte da tante serie di numerazione quanti sono gli uffici di emissione, saranno di una unica serie che comincerà dal N. 50001 allo scopo di evitare l'emissione, da parte di uno stesso Ufficio, di tessera con numero già usato precendentemente.

Coll'inizio della detta unica serie non occorrerà più aggiungere il numero distintivo degli Uffici di emissione, di cui l'allegato all'Ordine di Servizio N. 106-1910, mentre dovrà continuarsi da parte degli Uffici stessi la registrazione alfabetica in apposita rubrica.

La fornitura delle nuove tessere, e di quelle vecchio tipo fino ad esaurimento, verrà d'ora innanzi eseguita a cura del Controllo Prodotti di Firenze, al quale dovranno essere rivolte le relative domande.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 131. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV devesi aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il sodalizio qui appresso indicato:

Sede	Denominazione
Pontelungo (Pistoia)	Società ginnastica « Vigor »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 132. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordini di Servizio 10-1911).

Col 16 maggio 1911, la stazione di Cogoleto sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, nell'allegato N. 5 alla Parte II delle Condizioni e Tariffe del servizio stesso (edizione 1° luglio 1910), dovranno farsi le seguenti aggiunte:

Cogoleto. . . .	G. P.	Civitavecchia Genova (1)	443 31	Genova	31

Il nome della stazione di Cogoleto dovrà, inoltre, aggiungersi nell'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 186-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 133. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 121-1911).

Nella tariffa diretta italo-germanica sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Con effetto dal 1° maggio 1911, nella Parte II B pag. 431 del 16° Supplemento, di contro alla stazione di Regen esporre nelle colonne della tariffa speciale II i qui sotto indicati prezzi:

		Tariffa speciale II	
		a	**b**
Regen	Pino	4,88	3,40
	Chiasso	5,16	3,59
	Peri	3,86	2,45

Nella tariffa eccezionale N. 31b, pag. 653, introdurre la stessa stazione di Regen coi relativi prezzi:

		Tariffa eccezionale 31 **b**
Regen	Pino	3,40
	Chiasso	3,59
	Peri	2,15

Colla data del 16 maggio 1911, nella stessa Parte II B saranno da introdursi queste altre nuove aggiunte e modificazioni:

A pag. 367, sotto gli attuali prezzi delle classi A e B per la stazione di Aalen, esporre i seguenti prezzi speciali:

		Classi A	Classi B
Aalen	Pino	4,35 (6)	3,94 (6)
	Chiasso	4,72 (6)	4,27 (6)
	Peri	5,11 (6)	3,80 (6)

(6) Applicabile soltanto ai trasporti di creme per scarpe, destinati all'Italia

A pag. 409, introdurre la stazione di Kornwestheim coi prezzi per le seguenti classi:

Tariffe generali G. V. e P. V.

		Tariffa a Grande velocità – Classi			Tariffe a piccola velocità – Classi							
		a	b	c	1	2	3	4	A	B	C	D
Kornwestheim	Pino	13,93	13,44	10,69	6,90	6,72	6,16	6,72	4,43	3,91	4,43	3,91
	Chiasso	15,16	14,57	11,82	7,41	7.19	6,63	7.19	4,80	4,24	4,80	4,24
	Peri	17,81	13,36	9,44	9,59	7,61	6,94	6,59	6,39	4,88	5,39	4,88

Pure con la stessa data del *16 maggio 1911* la stazione di Krautscheid verrà ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 serie *f.* e *k.*

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi sarà pertanto da annotarsi a pag. 481 della citata tariffa eccezionale N. 1, ristampatasi col 23° Supplemento:

		Tariffa eccezionale N. 1	
		f	**k**
		5 tonn.	10 tonn.
Krautscheid . . .	Pino . . .	4,17	2,92
	Chiasso . .	4,44	3,11
	Peri . . .	5,20	3,40

A pag 323 (16° Supplemento). — *Elenco delle stazioni germaniche.* — Aggiungere il nome della suddetta stazione con le relative indicazioni qui sotto esposte:

—	**Krautscheid .**	—	841	885	1011	—

Con effetto dal *15 maggio 1911*, saranno da introdursi nel fascicolo della nomenclatura e classificazione delle merci (ristampatosi col 23° Supplemento) le seguenti nuove voci, che

annullano e sostituiscono quelle corrispondenti che già vi figurano :

a pag. 104			**Sali** minerali potassici di Stassfurt allo Stato naturale :								
	2226	2097	Prodotti secondari costituiti di sali potassici calcinati, contenenti fino al 42% di ossido di potassio puro	11	8	15	-	-	3	III	7b
	2227	2098	— come sopra, contenenti oltre il 42% di ossido di potassio puro	11	8	15	-	-	3	III	6
a pag. 107	2363	1261	**Solfato** di potassio e magnesia, greggio o depurato	11	8	15	-	-	3	III	6
			(Per i prodotti secondari costituiti di sali potassici calcinati, contenenti fino al 42% di ossido di potassio puro-vedi numero 2226)								

A pag. 144 e 157 della nomenclatura tedesca, introdurre le seguenti aggiunte, in sostituzione delle attuali voci :

1259	—	**Kalidüngesalze** – siehe Salze N. 2097 e 2098.
1261	2363	**Kalimagnesia** schwefelsaure, roh und gereinigt (Kalimagnesia schwefelsaure bis zu 42% Kaligehalt, siehe N. 2097).
		Salze :
2097	2226	— Kalidüngesalze, auch schwefelsuare Kalimagnesia bis zu einem Höchstgehalt von 42% reinem Kali, auch Malziniert.
2098	2227	— wie vorstehend, mit einem Gehalt von mehr als 42% reinem Kali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 134. (SERVIZIO VII).

Nuovi piombi e nuove morse per piombare carri

INDICE

Capo I — Descrizione della morsa e del piombo . . . . . . Pag. 272
» II — Modo di eseguire la piombatura. . . . . » 275
» III — Registro di piombatura Mod. *G*-135 . . . . » 279
» IV — Consegna e ricevimento dei carri piombati. . . . . » ivi
» V — Spiombamento dei carri . . . . » 281
» VI — Piombi irregolari, manomessi, mancanti od insufficienti. » ivi
» VII — Richieste di piombi . . . . » 283
» VIII — Richieste di morse . . . . » 284
» IX — Morse di scorta . . . . » 285
» X — Custodia e conservazione delle morse e dei piombi. . » ivi
» XI — Riparazione delle morse . . . . » 287
» XII — Piombi usati . . . . » 288
» XIII — Versamento delle morse e dei piombi fuori uso . . . » ivi

Nuovo sistema di morse e di piombi per piombare carri.

In sostituzione dei diversi tipi di morse e di piombi adottati dalle cessate Società ed ancora attualmente in uso nelle stazioni delle Ferrovie dello Stato, verranno distribuite le nuove morse ed i nuovi piombi della Società Brevetti Postali e Ferroviari residente in Torino. La distribuzione verrà fatta gradatamente ed in modo che entro il corrente anno, tutte le stazioni e le squadre di trasbordatori possano essere fornite della nuova morsa e del nuovo piombo.

Le stazioni e le squadre dovranno osservare le seguenti norme:

CAPO I.

Morsa e piombo.

Art. 1. — La morsa è a data mobile ed ha due punzoni cilindrici, uno fisso e l'altro mobile, coi quali deve dare al piombo le seguenti impressioni:

a) *Per le stazioni fornite di una sola morsa*:

col punzone fisso: il nome della stazione e nel circoletto centrale la sigla F. S.;

col punzone mobile: il giorno, il mese, e la leggenda: FERR. STATO.

b) *Per le stazioni fornite di più morse*:

col punzone fisso: il nome della stazione e nel circoletto centrale una lettera alfabetica maiuscola progressiva, per distinguere fra di loro le morse appartenenti ad una stessa stazione o gestione;

col punzone mobile: il giorno, il mese e la leggenda: GRANDE V. oppure PICCOLA V. a seconda della gestione cui deve servire.

c) *Per le morse di scorta presso gli Ispettori di Riparto*:

col punzone fisso: Ispettore (1°, 2°, 3°, 4°, ecc.), Riparto e nel circoletto centrale una lettera alfabetica progressiva;

col punzone mobile: il giorno, il mese e la residenza dell' Ispettore.

d) *Per le squadre di trasbordatori a* G. V. *e* P. V.:

col punzone fisso: la leggenda: SQUADRA TRASBORDO e nel centro il numero assegnato alla squadra;

col punzone mobile: il giorno, il mese e la leggenda: « GRANDE V. » o « PICCOLA V. » a seconda che la squadra sia addetta alla G. V. od alla P. V.

e) *Per le morse di scorta presso i Depositi di personale viaggiante cui sono addette le squadre*:

col punzone fisso: « DEPOSITO » e la sede del deposito e nel centro un numero progressivo;

col punzone mobile: il giorno, il mese e la leggenda: « PERS. VIAG. ».

Art. 2. — Ogni morsa è custodita in una borsa di cuoio con cinghia ed ha una scatola contenente dodici punzoni grandi cilindrici portanti incisi in tutte lettere i mesi dell'anno e trentuno piccoli con i n meri dei giorni, che si innestano nei punzoni grandi.

Ogni scatola è provvista anche di un piccolo cacciavite, occorrete per fissare e levare il punzone mobile.

Art. 3. — I punzoni indicanti il giorno si devono cambiare dopo la mezzanotte e quelli indicanti il mese, dopo la

mezzanotte dell'ultimo giorno del rispettivo mese. Tale operazione deve essere fatta da chi custodisce la morsa, non dovendo la cassetta contenente i punzoni essere consegnata ai piombatori.

Art 4. — Il piombo (fig. 1, 2 e 3 dell'Allegato *A*) pesa otto grammi; è unito ad una cordicella di canapa ritorta di colore viola scuro, lunga 45 centimetri e terminante in una appendice di metallo che serve a facilitarne l'introduzione nel foro di forma leggermente conica, che munito di un sottile spirale d'acciaio, attraversa il piombo. Esso è fornito anche di nna aletta portante da una parte la sigla «F. S.» e dall'altra il numero di controllo già ottenuto con la fusione, progressivo dal N. 1 al N. 80.

Schiacciato completamente dalla morsa, il piombo acquista una forma biconvessa a bordo sottilissimo che rende difficilissimo il manometterlo senza lasciare traccie evidenti.

Art. 5. — I piombi sono condizionati in pacchi a forma di scatola, contenenti cinque cartoni uso cuoio, ciascuno dei quali porta infissi in appositi fori (fig. 1 dell'Allegato *B*), sedici mazzetti formati ciascuno di quattro piombi con lo stesso numero di controllo, mentre ogni mazzetto ha un numero progressivo riportato a stampa sul cartone.

Con questo sistema i cinque cartoni portano infissi i piombi con i numeri di controllo dall'1 al 16, dal 17 al 32, dal 33 al 48, dal 49 al 64 e dal 65 all'80, ed ogni pacco viene a contenere ottanta serie di numeri di controllo dall'1 all'80, dimodochè l'applicazione in modo progressivo avviene quasi automaticamente ed una ripetizione dello stesso numero di controllo può verificarsi nel solo caso che una stazione, gestione o squadra consumi *con la stessa morsa* più dell'intiera serie nella stessa giornata.

Sui cartoncini stessi il piombatore potrà eventualmente segnare per sua memoria i numeri dei carri piombati e quelle altre eventuali annotazioni che dovessero essere riportate sul registro di piombatura Mod. *G*-135.

Art. 6. — La fornitura dei piombi alle squadre di trasbordatori verrà fatta a cura del capo conduttore principale da cui ciascuna squadra dipende, e verrà limitata ad un cartone per

ciascuna squadra a P. V. ed a mezzo per ognuna di quelle a G. V.

Il Capo conduttore principale dovrà tenere nota su apposito libro della quantità e dei numeri di controllo consegnati di volta in volta a ciascuna squadra e della data di consegna.

Capo II.

Modo di eseguire la piombatura.

Art. 7. — Il servizio di piombatura deve essere affidato a agenti scelti fra i più idonei, i quali a cura dei rispettivi Capi Stazione, Capi Gestione e Capi conduttori o Conduttori dirigenti le squadre, devono essere previamente istruiti sulle modalità da seguirsi e sorvegliati da chi dirige le operazioni di carico e scarico, affinchè le piombature riescano sempre regolari.

Art. 8. — Tutti i carri chiusi ed i carri scoperti carichi di merce protetta da copertone, devono essere piombati subito dopo il loro carico.

Per i misti in consegna alle squadre di trasbordatori restano ferme le norme speciali che regolano tale servizio.

Anche i carri bestiame non scortati da custode, devono essere piombati, salvo le prescrizioni per la ventilazione dello interno.

Art. 9. — Per garantire il contenuto dei carri chiusi e perchè questi si intendano regolarmente piombati, occorre che sieno assicurati con un sufficiente numero di piombi, non minore di quattro.

Art. 10. — *I carri con le porte a battente* devono essere piombati al gancio di chiusura ed agli occhielli, ossia con un minimo di due piombi per ogni porta.

Art. 11. — *I carri a porte scorrevoli semplici* devono essere assicurati per ogni porta con due piombi dei quali uno va applicato al gancio di chiusura facendo passare la cordicella attraverso gli apposti fori del gancio (fig. 4 dell'Allegato *A*) e l'altro anzichè agli occhielli sovrastanti al gancio di chiusura, va applicato alla carrucola di sinistra anche se munita di staffa

o di spina di sicurezza, facendo passare la cordicella attraverso il foro della spina od agli occhielli situati sopra la carrucola stessa a seconda dei diversi tipi di carri ed in modo da impedire non solo il sollevamento ma anche lo scorrimento della porta sulla guida.

Art 12. — *I carri a doppia porta scorrevole* devono piombarsi al gancio di chiusura nel modo suindicato ed alla carrucola esterna di ciascuna porta.

Art. 13. — *I carri muniti di ribalte non protette da griglie o grate* devono essere trattati diversamente secondo che le ribalte sieno scorrevoli oppure formate a battente.

Se le ribalte sono scorrevoli all'esterno, devono essere sempre piombate, indipendentemente dalle piombature alle portelle eseguite nei modi stabiliti dagli art. 10, 11 e 12.

Se le ribalte sono a battente, occorre accertarsi che il congegno di chiusura funzioni regolarmente e non possa essere toccato dall'esterno, non occorrendo in tal caso piombare le ribalte

Quando per qualche difetto nel congegno di chiusura o nelle ribalte, la chiusura non fosse completamente garantita le stazioni disporranno:

a) Se trattasi di carri delle Ferrovie dello Stato, l'invio dei medesimi muniti di etichette di riparazione, utilizzandoli se del caso, con merci voluminose e di poco valore, alla più vicina stazione, sede di officina.

b) Se trattasi di carri appartenenti ad altre Amministrazioni, la restituzione dei medesimi all'Amministrazione proprietaria o vuoti o con merci voluminose e di poco valore.

Art. 14. — *Ai carri aperti protetti da copertone con corda unica,* il piombo, deve a norma dell'Ordine di Servizio 45-1906, essere applicato ai fori della capsula metallica con la quale terminano i capi della corda stessa.

Se la corda non fosse di un solo pezzo o mancasse di una o di entrambe le capsule e non vi fosse modo di sostituirla con altra di scorta, le giunture o le estremità verranno annodate con nodo a cravatta da assicurarsi con un piombo come alle figure 1, 2 e 3 dell'allegato *C*).

Occorre cioè: *a*) girare strettamente nel punto *a* tre o quattro volte la cordicella del piombo attorno alla corda sopra

il nodo ed una volta attorno al collo del piombo; *b*) girarla altre tre o quattro volte sotto il nodo a cravatta nel punto *b* fissandovela a guisa di laccio e facendola poscia, mercè l'appendice metallica di cui è provvista, attraversare il nodo stesso da *b* ad *a* e riuscire al di sopra di esso in modo da potere essere infilata nel piombo che viene così a trovarsi strettamente aderente alla corda ed in tale posizione deve essere pressato dalla morsa.

Se la corda mancasse e non vi fosse modo di sostituirla con altra di scorta, il copertone verrà assicurato con la cordicella comune di millimetri 4 da imballaggio di cui le stazioni sono fornite, piombandone i capi nello stesso modo descritto alle figure 1, 2 e 3 dell'allegato *C*).

Art. 15. — Le principali stazioni e quelle che spediscono abitualmente carri completi protetti da copertone, devono avere in consegna una scorta di corde uniche, per le eventuali sostituzioni di quelle rotte o mancanti e devono tener nota delle spedizioni e dei numeri dei copertoni ai quali venissero applicate.

Art. 16. — Lo stesso sistema di cui all'art. 14 deve essere usato per piombare eventualmente, previa legatura con corda o cordicella comune da imballaggio, colli, casse, ecc.

Art. 17. — *I carri con bestiame* nei quali non prende posto il custode, devono essere piombati ma dovendosi lasciare le porte socchiuse per la necessaria ventilazione, i ganci di chiusura devono essere convenientemente legati per evitare che per gli urti del bestiame, le porte possano aprirsi.

Art. 18. — *I carri serbatoi* devono essere piombati alle bocche di carico e quado occorra, anche agli sfiatatoi. Per i serbatoi di proprietà delle Ferrovie dello Stato, la piombatura degli sfiatatoi è sempre obbligatoria.

Art. 19. — Ai carri chiusi ed a quelli aperti con copertone devono essere sempre applicati i piombi, anche se contengono merci che per il disposto dell'Allegato 10 alle Tariffe potrebbero viaggiare in carri aperti senza copertone.

Art. 20. — *Per eseguire la piombatura,* la cordicella dopo passata attraverso ai fori del gancio di chiusura e del piombo, viene annodata con uno stretto nodo semplice (fig. 1) che tirando alquanto il piombo, si fa entrare in esso (fig. 2); dopo di

che il piombatore tenendo con la mano sinistra il piombo per l'aletta, lo introduce esattamente e lo fissa fra i punzoni della morsa tirando con l'indice della mano destra la catenella e completando poscia lo schiacciamento con entrambe le mani.

Art. 21. — I piombi applicati ad un carro da una stazione, devono portare tutti lo stesso numero di controllo salvo l'eccezione di cui all'art. 23 e la loro applicazione deve farsi per ogni carro completo, in senso progressivo cominciando dal numero di controllo 1 e fino all'80.

A tale effetto si rende necessario tenere al corrente e con esattezza il registro Mod. G. 135 di cui al seguente Capo III.

Se con una stessa morsa si dovessero in una giornata piombare più di 80 carri, dopo l'ottantesimo si dovrà ricominciare coi piombi portanti il N. 1 di controllo e così di seguito nel senso sopradetto, avendo però l'avvertenza di non ripetere in una stessa giornata gli stessi numeri di controllo per i carri diretti ad una medesima località.

Eguale avvertenza devesi avere nella riapplicazione di piombi ai carri misti di cui all'art. 23 se destinati ad una stessa stazione.

Art. 22. — Nelle stazioni dotate di una sola morsa, l'applicazione dei piombi si eseguisce progressivamente nei modo suaccennato senza distinzione fra i carri caricati dalle diverse Gestioni.

Invece nelle stazioni che hanno due o più piombatori fissi, e quindi due o più morse, ciascunno di essi avendo la morsa con marca diversa, incomincierà indipendentemente dagli altri, la piombatura col N. 1 proseguendo nel modo suindicato.

Art. 23. — Per i carri misti che vengono spiombati in colonna treno e ripiombati con due soli piombi, nonchè per i carri protetti da copertone che richiedono un solo piombo ed infine in tutti quei casi in cui di massima non occorra adoperare tutti e quattro i piombi di un mazzetto, i rimanenti dovranno essere nuovamente rimessi nel foro del cartone corrispondente al rispettivo numero di controllo, e serviranno per piombare altri carri misti o richiedenti una quantità minore di quattro piombi od a completare la piombatura di quelli completi per i quali si richiedesse una quantità maggiore di

quattro piombi; in quest'ultimo caso sui documenti, all'indicazione della quantità di piombi, dovrà farsi l'annotazione: « Carro .... piombi 4 N. di controllo .... e piombi .... N. di controllo .... ».

Capo III.

Registro di piombatura Mod. *G* 135.

Art. 24. — Ad ogni morsa deve essere assegnato un registro Mod. *G*. 135 sul quale devono essere riportate *giornalmente* le indicazioni richieste dallo stampato, desumendole da uno scartafaccio in cui il piombatore deve scrivere le indicazioni stesse, di mano in mano che piomba i carri.

In detto registro devono risultare anche gli eventuali guasti riscontrati alle morse, l'uso della morsa di ricambio o di quella avente altra marca appartenente ad altro piombatore o ad altra gestione e tutto ciò che si riferisce alla piombatura.

Sulla copertina del registro deve essere indicata la marca della morsa a cui esso si riferisce.

Art. 25. — *Il registro di piombatura serve anche di controllo in casi di contestazione circa i piombi prodotti dalle stazioni accertanti anormalità nel carico; è quindi necessario che sia tenuto in modo regolare e che le scritturazioni sieno fatte in inchiostro e risultino chiare e senza abrasioni o cancellature.*

Capo. IV.

Consegna e ricevimento dei carri piombati.

Art. 26. — La quantità, la data ed il numero di controllo dei piombi applicati ad un carro devono essere indicati negli appositi spazi sui fogli di scorta e sui fogli di accompagnamento. Eguali indicazioni devono essere poste sui detti documenti dalle stazioni che, per qualsiasi ragione, spiombano un carro, e ciò tanto per i piombi tolti, quanto per quelli nuovamente applicati. Se la piombatura ha luogo colla morsa di

ricambio di cui l'art. 44, nei suddetti documenti, oltre al nome della stazione od al numero della squadra, si devono indicare le marche speciali che distinguono la morsa stessa.

Quando un carro è scortato dal foglio di accompagnamento, le indicazioni suddette non si ripetono in altri documenti.

Art. 27. — Chi prende in consegna un carro piombato deve accertarsi, in concorso del cedente, che i piombi applicati sieno sufficienti a garantire il contenuto e che ciascun piombo sia *regolare* ed *intatto*.

Le eventuali discrepanze fra le indicazioni dei piombi e le registrazioni sui documenti, devono essere fatte constatare all'atto del ricevimento del carro, in contradittorio fra il personale della stazione e del treno.

Art. 28. — Un piombo è *regolare* quando è applicato nel modo prescritto; quando porta chiaramente impresso il nome della stazione o della squadra, il numero di controllo e la data; regolare è la piombatura quando i piombi di una medesima stazione o di una medesima squadra applicati ad un carro portano la stessa data e lo stesso numero di controllo, salvo l'eccezione di cui all'art. 23.

Un piombo è *intatto* quando non ha alcuna traccia di alterazione, quali sarebbero le scalfitture, le schiacciature, le protuberanze ed altri consimili segni di violenze e quando lo spago è di un sol pezzo, ossia non annodato o dolosamente congiunto.

Lo spago dolosamente congiunto si scopre facilmente tirando il piombo; operazione questa che deve farsi immancabilmente da chi prende in consegna un carro piombato.

Art. 29. — Durante il viaggio, il personale dei convogli deve assicurarsi che i piombi dei carri componenti il treno siano da ambo i lati intatti, e ciò per il fatto che esso personale è ritenuto responsabile della loro conservazione durante il viaggio.

In caso riscontrasse qualche irregolarità, ne avviserà il personale della stazione perchè provveda a seconda del disposto del Capo VI.

Art. 30. — Durante la giacenza nelle stazioni i carri piombati vengono, nelle ore di notte, sorvegliati da apposite guardie.

La consegna dei carri alle guardie notturne e la riconsegna

da parte delle stesse al personale di stazione, devono aver luogo previa verifica in contraddittorio per constatare che i piombi siano regolari ed intatti, come è prescritto dall'art. 27.

Capo V.

Spiombamento dei carri.

Art. 31. — Chi apre un carro per caricarvi o scaricarvi merci, od anche per verificarne il contenuto, oltre alla regolarità ed incolumità di tutti i piombi (art. 27 e 28), deve osservare se questi corrispondono nella quantità, data, numero di controllo e stazione proprietaria, alle indicazioni risultanti dal foglio di scorta, foglio di accompagnamento o foglio di carico, e ciò indipendentemente dalla quantità dei piombi che deve essere rimossa per operare il carico e lo scarico.

Riscontrandosi divergenze si deve procedere secondo il disposto del Capo VI.

Art. 32. — Per il carico e lo scarico in colonna di convoglio da un carro misto piombato, i piombi possono essere tolti dalla sola parte in cui si apre il carro.

Art. 33. — Lo spiombamento si opera tagliando uno solo dei capi dello spago in maniera che questo per l'altro capo resti unito al piombo nell'integrale sua lunghezza, dovendosi così produrre in caso di contestazioni.

Art 34. — Ai carri che si scaricano totalmente, sia in colonna di convoglio, sia sotto magazzino ed a quelli nel cui contenuto si trovano avarie od altre anormalità, devono essere tolti tutti i piombi, compresi quelli che fossero applicati alle ribalte.

Capo VI.

Piombi irregolari, manomessi o mancanti e piombature insufficienti.

Art. 35. — Riscontrandosi in un carro uno o più piombi irregolari, manomessi o mancanti, oppure la piombatura insufficiente (art. 27) si deve anzitutto osservare se i piombi esistenti concordano tutti con le indicazioni risultanti dai docu-

menti di trasporto e stabilire in modo assoluto se le anormalità nella piombatura, di qualunque natura esse siano, si presentano tali da ammettere o da escludere che il carro sia stato aperto, o che potevasi aprire, senza violare gli altri piombi regolari ed intatti.

Stabilito ciò, col concorso del Capo Stazione o Capo Gestione e del Capo Conduttore o Conduttore, si deve procedere alla verifica del contenuto, od al solo rimpiazzo dei piombi irregolari, manomessi o mancanti, od al completamento della piombatura, a seconda dei casi qui appresso specificati:

a) *per i carri in partenza e per quelli giunti alle stazioni di transito e di diramazione coi treni precedenti in provenienza da altre linee*, le cui anormalità alla piombatura venissero rilevate all'atto della consegna al Capo Conduttore o Conduttore, la verifica dovrà farsi prima che il carro parta, staccandolo anche dal convoglio se non vi fosse tempo sufficiente prima della partenza del convoglio stesso.

Egualmente dicasi per i carri misti di passaggio dai quali, durante la fermata del treno, si dovessero scaricare merci.

b) *Per i carri misti di passaggio dai quali non si dovessero scaricare merci,* ma che lo scarico dovesse essere fatto dalle stazioni successive, si dovrà procedere alla verifica di tutte le merci quando ciò fosse possibile, durante la fermata del convoglio.

In caso diverso la stazione vi applicherà i propri piombi, facendo però annotazione sul foglio di corsa del convoglio perchè il carro sia staccato alla prima stazione che deve scaricarvi merci, quante volte la verifica del contenuto non possa compiersi durante la fermata del convoglio.

c) *Se si tratta di carri di passaggio completi o misti,* basterà rinnovare i piombi irregolari o manomessi o completare la piombatura, e fare analoga annotazione sul foglio di accompagnamento o sulla nota di spedizione se sono carri a grande velocità e se a piccola velocità, sul foglio di scorta per i carri completi e sul foglio di accompagnamento per i carri misti affinchè la stazione, a cui il carro è diretto, possa esserne informata per il caso che nel carico trovasse qualche differenza.

Art. 36. — Se all'atto di aprire un carro ritirato dalla circolazione coi piombi intatti e regolari, venisse rilevata di-

vergenza fra le indicazioni portate dai piombi e quelle risultanti dai documenti di trasporto (art. 31), prima di procedere allo spiombamento si devono trasmettere riserve telegrafiche alla stazione che ha piombato il carro.

Art. 37. — La verifica del contenuto dei carri deve farsi sempre in presenza del Capo stazione o Capo gestione e, se del caso, in contradittorio del Capo conduttore o Conduttore secondo le norme vigenti.

Art. 38. — La stazione che stacca dal treno carri aventi la piombatura anormale sia per la verifica, sia perchè ad essa destinati o per fine corsa, deve subito verificarne il contenuto. Qualora la partenza, il passaggio o l'arrivo del convoglio avessero luogo di notte e non potesse per questo procedersi alla verifica, si applicheranno ai carri - in concorso del Conduttore - i piombi coll'impronta del nome della stazione e la verifica sarà fatta nella mattina successiva.

Art. 39. — E' assolutamente vietato a qualsiasi Agente di stazione o delle squadre di apporre nuovi piombi ad un carro, senza la rispettiva autorizzazione del Capo stazione o Capo gestione, o del Capo conduttore, o Conduttore dirigente.

Capo VII.

Richieste di piombi.

Art. 40. — Le somministrazioni quadrimestrali di piombi devono essere fatte dai Magazzini secondo le loro attuali giurisdizioni, alle rispettive stazioni ed ai Depositi di personale viaggiante in base al fabbisogno risultante dal Mod. *F* 146 sul quale, in attesa di una nuova ristampa, le Divisioni Movimento e Traffico apporteranno la seguente modificazione:

Piombi per bollare carri, a serie . . . . . . sacchi. . . .
pacchi. . . .

Art. 41. — Le forniture quadrimestrali vengono fatte *a pacchi* che contengono ciascuno 320 piombi, divisi in mazzetti di quattro, col numero di controllo dall'1 all'80, *ed a sacchi* contenenti ciascuno 15 pacchi e cioè 4.800 piombi.

Quindi un sacco è sufficiente per una stazione, gestione o squadra che con una sola morsa consumi in media 1200 piombi al mese.

Esempi:

ad una stazione che consumi in media circa 360 piombi al mese e quindi 1.440 al quadrimestre, dovranno essere forniti quadrimestralmente $\left(\frac{360 \times 4}{320}\right)$ cinque pacchi.

ad una stazione che ne consuma 400 al mese, $\left(\frac{400 \times 4}{320}\right)$ cinque pacchi.

ad una stazione che con una sola morsa piomba in media 350 carri al mese e consuma quindi circa 1.400 piombi, dovranno essere forniti pel quadrimestre $\left(\frac{1.400 \times 4}{4800}\right)$ un sacco e (800:320) tre pacchi.

ad una stazione che piombi *giornalmente* in media:

a G. V.	9 carri con la morsa A
	25 carri con la morsa B
ed a P. V.	32 carri con la morsa C
	80 carri con la morsa D
	45 carri con la morsa E

dovranno essere forniti quadrimestralmente:

alla G. V.	per la morsa A 14 pacchi
	per la morsa B 2 sacchi e 8 pacchi
alla P. V.	per la morsa C 3 sacchi e 3 pacchi
	per la morsa D 8 sacchi
	per la morsa E 4 sacchi e 8 pacchi

Art. 42. — Per le ventuali modificazioni agli assegni stessi, si richiamano le disposizioni di cui gli Ordini di servizio N. 221 del 1908 e N. 1 del 1911.

Capo VIII.

Richieste delle morse.

Art. 43. — La richiesta delle nuove morse dovrà essere fatta pel tramite delle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico al magazzino di Torino, via Nizza, indicando con la massima esattezza per ciascuna stazione la quantità di morse

occorrenti e le incisioni da farsi ai punzoni, secondo quanto è detto all'art. 1.

Le richieste devono essere fatte *a titolo di ricambio* e in relazione all'art. 1. con le seguenti voci:

« Morsa (completa con busta di cuoio e punzoni) a data mobile, per piombare carri, sistema 1911 con incisioni:
— sul punzone fisso: ....
— sul punzone mobile: ....

Capo IX.

Morse di scorta.

Art. 44. — Le morse di scorta devono di massima rimanere in consegna agli Ispettori di riparto ed ai Capi conduttori principali, ad ognuno dei quali dovrà quindi essere data una scorta di morse per le temporanee sostituzioni delle morse delle dipendenti stazioni e squadre che eventualmente dovessero essere inviate per riparazioni al Magazzino.

Anche alle stazioni principali potranno essere assegnate in un numero strettamente necessario, morse di scorta che dovranno essere custodite nella cassa-forte del Capo gestione.

Capo X.

Custodia e conservazione della morsa e dei piombi.

Art. 45. — Le morse ed i piombi devono rimanere in custodia ai Capi gestioni nelle stazioni principali, ai Capi stazione nelle secondarie, ai Capi conduttori per le squadre a P. V. ed ai Conduttori per quelle a G. V.

Le morse saranno consegnate agli agenti piombatori delle stazioni e delle squadre soltanto per il tempo necessario per la piombatura e con una quantità di piombi sufficiente pei bisogni.

Art. 46. — Le morse devono essere tenute sempre pulite ed unte con olio d'oliva nelle giunture.

Gli agenti piombatori dei carri nelle stazioni e per le squadre i Capi conduttori od i Conduttori dirigenti devono assicu-

rarsi che le morse funzionino regolarmente e che le indicazioni dei numeri di controllo fusi sull'aletta dei piombi, corrispondano alle indicazioni dei numeri stampati sui rispettivi fori del cartoncino, imperocchè una discrepanza fra tali indicazioni non potrà in nessun caso esonerare dalle eventuali conseguenze di responsabilità di fatto od amministrative gli agenti che risultassero responsabili dell'erronea applicazione o registrazione dei numeri di controllo.

Art. 47. — I Capi stazione o Capi gestione ed i Capi conduttori principali devono a loro volta assicurarsi del buono stato delle morse almeno una volta al mese, indicando il risultato della verifica, nel rapporto giornaliero, del primo giorno di ogni mese.

Art. 48. — Il valore delle morse e degli accessori perduti o resi inservibili per incuria o negligenza del personale, nonchè l'importo delle spese di riparazione di guasti da tali cause derivati, saranno addebitati ai responsabili in base ai prezzi della seguente tariffa:

Morsa d'acciaio senza punzoni e senza borsa di cuoio	L.	32,15
Parte principale della morsa escluse le parti qui sotto indicate: .	»	20,50
Braccio superiore della morsa	»	8,00
Punzone fisso della morsa inciso	»	1,25
Punzoni mobili (mese) incisi (ciascuno)	»	0,80
Punzoni mobili (giorno) incisi (ciascuno)	»	0.40
Dischetti del pistone temperato (ciascuno).	»	0,45
Vite per fissare il dischetto al pistone	»	0,10
Vite per arresto del punzone inferiore	»	0,35
Molle del pistone (ciascuna)	»	0,10
Perno del braccio superiore della morsa	»	0.30
Grano filettato per fissare detto perno	»	0,10
Biglie del punzone inferiore (ciascuna)	»	0.05
Viti per trattenere dette biglie (ciascuna)	»	0.05
Catenella di unione coi relativi ganci	»	0,60
Grilletto della catenella.	»	0,65
Vite del grilletto	»	0.15
Manici di legno per morsa (ciascuno)	»	0,45
Dadi per detto (ciascuno)	»	0,10
Rosette per dadi	»	0,05
Molle per briglie (ciascuna)	»	0,05
Cacciavite	»	0,10
Borsa di cuoio	»	3.50
Scatola di legno per punzoni	»	1,75

Capo XI.

Riparazione delle morse.

Art. 49. — La stazione che non sia fornita di morsa di scorta, deve, non appena la morsa in uso risultasse guasta o schiacciasse incompletamente il piombo o con impressioni poco chiare, darne avviso telegrafico all'Ispettore di Riparto il quale provvederà a sostituirla con una delle proprie morse di scorta per tutto il tempo occorrente per la riparazione.

Art. 50. — La stazione non appena ricevuta dall'Ispettore di Riparto la morsa di ricambio, spedirà con lettera di porto in servizio a G. V. e convenientemente imballata, la morsa guasta al Magazzino di Torino V. N., restituendo poscia al proprio Ispettore di Riparto, tosto cessato il bisogno, quella avuta in prestito.

Art. 51. — Qualora un Ispettore di Riparto avesse già impegnate le proprie morse di scorta e non potesse quindi provvedere ad ulteriori richieste di ricambio che gli pervenissero dalle dipendenti stazioni, dovrà prontamente provvedere a mezzo degli Ispettori di Riparto limitrofi.

Art. 52. — Sui Mod. *B*-132 di riparazione, e *F*-21 e *F*-23 di ricambio delle morse e dei loro accessori da ripararsi o da cambiarsi, i Capi stazione ed i Capi conduttori principali indicheranno le cause del guasto o dello smarrimento e qualora fossero imputabili al personale ferroviario, le generalità degli agenti responsabili.

La Commissione di perizia addetta al Magazzino di Torino V. N., esaminerà i singoli oggetti da ripararsi o da ricambiarsi, passandoli poscia al Capo magazziniere per il pronto inoltro alla Società Brevetti a norma dell'art. 53, e giudicherà caso per caso se la spesa di riparazione o di ricambio debba essere sostenuta dalla Società Brevetti a norma delle condizioni contrattuali o se debba essere addebitata al personale ferroviario In quest'ultimo caso ne riferirà con lettera alla competente Divisione di Movimento, indicando i nomi degli agenti responsabili risultanti dai suddetti moduli di riparazione e di ricambio e la somma da addebitarsi loro, in

base ai prezzi di cui all'art. 48, od invitando la Divisione ad accertare le responsabilità ed a provvedere ai conseguenti addebiti, qualora nei moduli stessi, pur essendo evidente doversi il guasto attribuire a colpa od incuria del personale ferroviario, non fosse indicato alcun nome.

Art. 53. — Il Capo magazziniere di Torino V. N. tosto ricevuti gli oggetti da ricambiare o da riparare, li trasmetterà subito alla Società Brevetti, accompagnati da apposito elenco, compilato col sistema calcografico in doppio esemplare, sul quale verranno specificati gli oggetti, le riparazioni ed i ricambi occorrenti e l'importo di quelli che la Commissione di perizia avesse giudicato doversi addebitare al personale ferroviario.

All'atto delle consegne ritirerà su uno degli esemplari la firma del rappresentante della Società Brevetti, rilasciandogli il secondo esemplare sul quale apporrà la propria firma soltanto quando la Società gli avrà riconsegnato gli oggetti ricambiati o riparati.

Capo XII.

Piombi usati.

Art. 54. — I piombi regolari ed intatti tolti dai carri, quando non si allegano ai verbali, devono essere conservati almeno tre mesi nelle stazioni e trascorso questo periodo di tempo, versati come oggetti fuori uso, senza lo spago che deve essere tagliato a raso piombo e scortati dal Mod. ***F*-21**, ai rispettivi Magazzini i quali a loro volta li spediranno per giro al Magazzino di Torino V. N.

Capo XIII.

Versamento delle morse e dei piombi fuori uso.

Art. 55. — Non appena ricevute le nuove morse ed i nuovi piombi i richiedenti dovranno versare al rispettivo Magazzino le morse ed i piombi messi fuori d'uso, citando nella lettera di porto in servizio il numero del Mod. ***F*-21** relativo.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce le istruzioni finora in vigore, delle cessate Società, relativamente all'uso delle morse e dei piombi per carri.

Restano in vigore tutte le norme ed i regolamenti emanati dalle Ferrovie dello Stato relativamente alla piombatura dei carri, con gli Ordini di Servizio 316-1908 (Norme ed Istruzioni per i trasporti di collettame a G. V.), 217-1908 (Elenco carri misti P. V. - Parte 1ª) e 67-1907 (Norme per l'utilizzazione e circolazione dei Copertoni, ecc)..

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 15 ed al personale delle gestioni.

Allegato A

PIOMBO SOCIETA BREVETTI

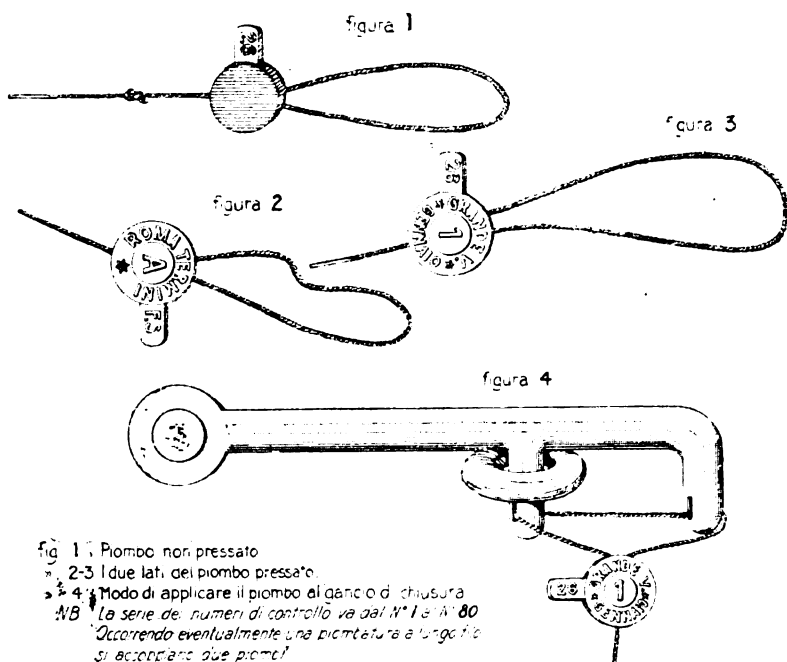
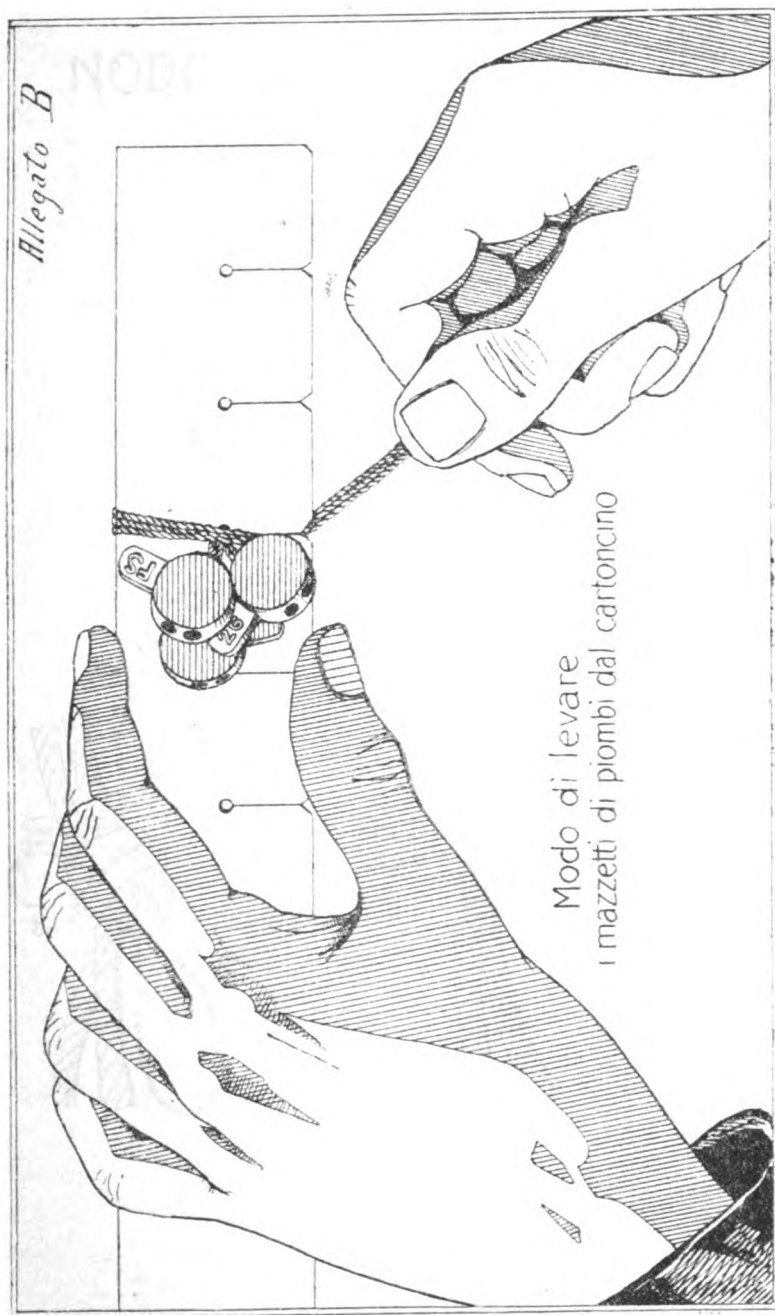
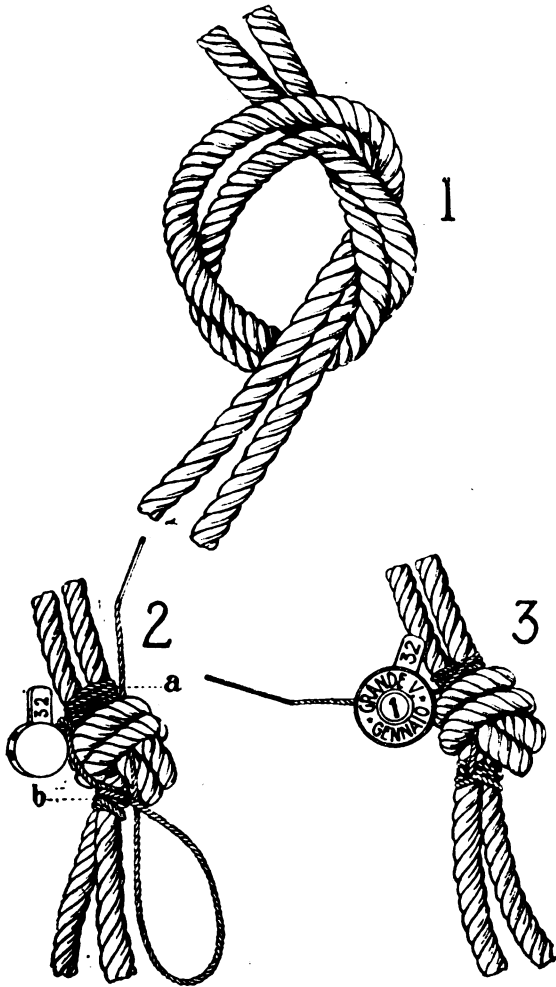



fig. 1 Piombo non pressato
» 2-3 I due lati del piombo pressato.
» 4 Modo di applicare il piombo al gancio di chiusura
NB *La serie dei numeri di controllo va dal N° 1 al N° 80*
Occorrendo eventualmente una piombatura a lungo filo si accoppiano due piombi

Allegato B
FS
Modo di levare
i mazzetti di piombi dal cartoncino

Allegato C.

NODO A CRAVATTA

Ordine di Servizio N. 135. (Servizio I).

Nomina dell'ingegnere capo di esercizio per le Ferrovie complementari della Sicilia.

Con riferimento all'Ordine Generale N. 6-1911 (pubblicato nel Bollettino ufficiale N. 16) si porta a conoscenza del personale che il signor cav. ing. Luigi Polese è stato nominato ingegnere capo di esercizio per le Ferrovie complementari della Sicilia.

Circolare N. 41. (Servizio X).

Sigle per indicare le località nelle quali fu eseguita la visita periodica e la verifica della tara ai veicoli.

(Vedi Circolare N. 86-1910)

Per contraddistinguere i veicoli ai quali sia stato eseguito il rialzo, la visita intermedia e la verifica della tara nell'Officina di Greco Milanese della Compagnia Internazionale delle carrozze con letti, si dovrà usare la sigla M. (W.L.).

Dovrà pertanto essere fatta l'opportuna aggiunta nell'elenco pubblicato colla Circolare N 86-1910.

Distribuita agli agenti delle classi 26, 27, 28, 29 e 34.

Circolare N. 42. (Servizio VIII).

Riapertura dell'Agenzia di città di Aosta.

(Vedi Circolare N. 51-1910).

A datare dal 15 maggio 1911 verrà riaperta all'esercizio l'Agenzia di città di Aosta e verrà, di conseguenza, riattivato il servizio dei trasporti a domicilio tra quella stazione e la città omonima, agli stessi prezzi indicati a pag. 11 del Prontuario-tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Si dovranno pertanto praticare le relative aggiunte nella citata pagina del detto Prontuario ed alla pag. 12 del Prontuario generale delle distanze chilometriche aggiungere, alla colonna 14, di fianco al nome della stazione stessa, le lettere G.P., sostituendo a piedi della pagina l'attuale nota (7) con le seguenti parole « Il servizio è esteso ai paesi della vallata ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 43. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la ferrovia Sondrio-Tirano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 85-1910).

Si è avuto occasione di constatare che molti trasporti di merci destinate a località servite dalla Ferrovia Sondrio-Tirano, anzichè essere effettuati in servizio cumulativo con la detta Ferrovia, vengono appoggiati alla stazione di Sondrio, per il ricarteggio sull'ulteriore percorso.

Dovendosi, da ciò, arguire che sia ignorata da molti speditori l'esistenza del servizio cumulativo in parola, si interessano le stazioni a dare sul proposito, occorrendo, opportuni suggerimenti agli speditori medesimi ed all'uopo si richiamano le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 82-1902 della

ex Rete Adriatica e nella istruzione N. 46-1902 della ex Rete Mediterranea,

Con l'occasione, si rammenta che per i trasporti in servizio cumulativo devono essere presentati dai mittenti tanti esemplari delle richieste di spedizione quante sono le Amministrazioni interessate nei trasporti stessi e che tutti i detti esemplari devono essere inoltrati, dalle stazioni di partenza, in iscorta delle merci.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 7.V (SEVIZIO VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco allegato alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 20 maggio; estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile e delle squadre di Rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopraindicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. *G*-318 di cui l'ordine di Servizio N. 67-1911, scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. *G*-130. Se il veicolo rintracciato è impegnato la la stazione dovrà applicarvi l'etichetta cui sopra *in bianco*, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina scortandolo con Mod. *G*-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima Officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo ove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle Officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione Circolazione veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza periodo di garanzia.

Carrozze.

ABz^{CR} N. 59384 a 59389
CIz^{CR} » 42545 a 42548; 42551 a 554.

Bagagliai.

DUI^{CR} » 96077 a 96079
» » 96050 a 96051
» » 96243 a 96251; 96258 a 260.

Carri.

F N.° 167034 a 036; 167040 a 043
» » 168770 a 775; 168785 a 794
» » 168796 a 799; 168906 a 913
» » 167436 a 441; 167447 a 451.
L » 467472 a 476; 467481 a 483; 467600 a 604
» » 463064 a 069; 463079 a 083; 463087 a 091
» » 471385 a 390; 471399; 471500 a 503.

P N.° 652409 a 413; 652696 a 699; 652802 a 807
» » 652809 a 812; 552203; 652665 a 669; 652672 a 676
» » 652683 a 685; 652688 a 693; 654165 a 170;
» » 654178 a 181; 654187 a 192; 654197 a 199;
» » 654301 a 306; 654309 a 312.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Convenzione Internazionale di Berna — Ritardata consegna — Dichiarazione d'interesse — Misura del danno.

In caso di ritardo di un trasporto internazionale eseguito con dichiarazione d'interesse alla riconsegna, a norma dell'art. 40 *della Convenzione di Berna, l'indennizzo non potrà sorpassare la somma dichiarata, anche se questa sia inferiore al prezzo di trasporto.*

Solo nel caso che l'avente diritto offra la prova del danno patito, l'indennizzo potrà ragguagliarsi al prezzo del trasporto, giusta la modifica che nella seconda conferenza di revisione (Berna 1908) *fu apportata al citato articolo* 40.

TRIB. UDINE Sent. 11-29 luglio 1910, FERROVIE STATO c. EMILIO PICO.

Il sig. Emilio Pico di Udine, destinatario di un trasporto proveniente da Sereth, per il quale era stato dichiarato un interesse alla riconsegna di 50 corone, reclamò dalle Ferrovie l'intiero prezzo di trasporto in L. 521,63 oltre alle 50 corone dichiarate come interesse alla riconsegna, perchè la spedizione era arrivata con ritardo superiore ai 4/10 del termine di resa.

Le Ferrovie risposero al reclamante che a norma dell'art. 40 della Convenzione di Berna esse non dovevano pagare indennizzo superiore alla somma dichiarata come interesse alla riconsegna, cioè corone 50, e quest'ammontare offrirono.

Non ne fu contento il sig. Pico, onde convenne l'Amministrazione delle Ferrovie davanti al Pretore, ripetendo le domande fatte in sede amministrativa.

Il Pretore giudicò che l'Amministrazione doveva pagare un indennizzo uguale alla metà delle tasse di trasporto, come per il caso di un trasporto eseguito senza dichiarazione d'interesse alla riconsegna, non trovando giustificata l'interpretazione data dalle Fer-

rovie all'art. 40 citato, con la quale esse pretendevano di pagare al Pico una somma minore di quella che avrebbero dovuto pagare se non avesse fatta la dichiarazione d' interesse alla riconsegna.

Ma il Tribunale di Udine accolse l'appello proposto dalle Ferrovie avverso detta sentenza così motivando

IN DIRITTO

Osserva anzitutto il Tribunale come sia fuori di discussione che per risolvere la presente controversia deve farsi ricorso alla Convenzione Internazionale di Berna del 1° maggio 1904, vigente all'epoca del trasporto in contesto, cioè nel 9 ottobre 1907. Di tale legge il disposto che regola la meteria sugli indennizzi per ritardata resa della merce è l'art. 40, il quale in base ad apposita tabella determina preventivamente l'ammontare del risarcimento a seconda della durata del ritardo, ed a seconda che manchi o sia fornita dall' interessato la prova del danno, disponendo però che in quest'ultimo caso l'abbuono non potrà eccedere l'intero prezzo del trasporto. Con questo sistema del risarcimento limitato e prestabilito, la legge ferroviaria ha derogato alle norme del diritto comune (art. 1227 e seguenti Codice civile) in base alle quali il debitore moroso è obbligato a risarcire il danno, ma a condizione che questo esista e sia giustificato dal creditore.

Nella seconda parte il citato art. 40 ha accolto, come nei casi di perdita ed avaria della merce, l'istituto della dichiarazione dell' interesse alla resa, colla quale dichiarazione il mittente determina per sè o pel destinatario una maggior indennità *fino all'ammontare della somma dichiarata*, mediante il pagamento di una modesta tassa accessoria, quindi l'articolo 40 derogando in questa parte all'eccezione stabilita nella prima parte, ritorna alla regola generale negando la risarcibilità di un danno in somma maggiore a quella che l'avente diritto ha enunciato nella dichiarazione su menzionata.

Il procuratore dell'appellato sig. Pico contesta però che la dichiarazione d'interesse alla riconsegna fatta dalla parte distrugga la predeterminazione legale del danno, ma invero con la sanzione contenuta nell'ultimo capoverso dell' art. 40 il legislatore non avrebbe potuto esprimere in forma più imperativa il concetto che ove vi sia una dichiarazione di interesse non possa in *alcun caso* l' indennizzo essere maggiore della somma dichiarata. E neppure è esatta l'altra affermazione dell'appellato stesso che la somma fissata

abbia carattere di *pena* per il vettore, avendo avuto il legislatore con questo sistema soltanto lo scopo di togliere l'Amministrazione Ferroviaria dalla necessità di lunghe discussioni e contestazioni incagliatrici del sollecito andamento del servizio.

Che non costituisca infatti una penale lo dimostra chiaramente la stessa Convenzione di Berna, la quale parla sempre di rimborso come di forma per risarcire un danno che si presume esistente o che si deve provare.

L'art. 40 anche nell'ipotesi di trasporti eseguiti con dichiarazione d'interesse alla riconsegna stabilisce due modi per determinare l'indennità spettante all'avente diritto a seconda che costui si presti o meno alla prova di un danno. Nel primo caso l'indennizzo è stabilito secondo la durata del ritardo in una somma proporzionale al prezzo di trasporto, e nell'intero prezzo di trasporto se il ritardo sia superiore ai 4|10 del termine di resa. Se poi lo avente diritto offra di provare il danno, potrà pretendere l'ammontare di tal danno, ma soggiunge l'articolo all'ultima parte del 4° comma: « *nell'uno e nell'altro caso l'ammontare dell'indennità non potrà sorpassare la somma dichiarata* » cioè, giusta l'interpretazione data dalle Ferrovie, tanto nel caso in cui si sia offerta la prova del danno, come nel caso in cui tale prova non sia stata data.

Il mittente può adunque dichiarare *qualunque somma* per l'interesse alla riconsegna, ma *pel solo ritardo alla resa* non può pretender indennità maggiori di quelle tassativamente stabilite dall'art. 40. Che se egli, per ignoranza della legge o per inescusabile inavvedutezza, determina a sua garanzia per l'eventuale danno che può derivargli dal ritardo nella resa un indennizzo minore del prezzo di trasporto, sarebbe arbitrario ed antigiuridico tener responsabile la Ferrovia delle conseguenze di una imprevidenza che non è sua, e correre d'altra parte in aiuto dell'interessato con una interpretazione che non può essere consentita dal preciso e chiaro significato della parola della legge. Pertanto è fuor di dubbio che la domanda del sig. Pico come proposta colla citazione 24 maggio 1909 pel rimborso di L. 521,63, correspettivo del nolo, e di L. 52,50, somma dichiarata come interesse alla riconsegna, è manifestamente infondata, poichè, consentendo tale cumulo, il vettore dovrebbe sottostare ad un duplice indennizzo, contrariamente a quanto dispone in termini tassativi il citato art. 40, mentre l'interessato verrebbe d'altra parte a speculare per un fatto che,

badisi, non costituisce mancanza di trasporto, ma semplice dilazione alla riconsegna.

Premesso che nella fattispecie è incontroverso che la spedizione di cui si tratta fu riconsegnata con un ritardo superiore ai 4|10 del termine di resa: che il sig. Pico, non ebbe a dare, nè ad offrire alcuna prova di aver subito un corrispondente danno, ed infine ch ebbe a rifiutare le proposte fatte in via amministrativa dalle Ferrovie, la questione principale riproposta in questa sede va risolta ad avviso del Tribunale, in senso favorevole all'appellante, e cioè che in caso di ritardo di un trasporto internazionale con dichiarazione d'interesse alla riconsegna, l'indennizzo non potrà sorpassare la somma dichiarata, anche se questa sia inferiore al prezzo di trasporto, e quindi nella fattispecie, avendo il mittente limitato a 50 corone la somma dichiarata, il destinatario sig. Pico non potrà pretendere somma maggiore.

Obbietta a tale riguardo il primo giudice che sarebbe davvero ingiusto ed assurdo ritenere che quel contraente il quale si sobbarcò ad una obbligazione maggiore per meglio garantire l'esecuzione degli obblighi dell'altro contraente abbia a risentirne uno svantaggio che si risolve invece in un beneficio per l'altro contraente che pure percepì un diritto maggiore, e quindi occorre interpretare l'ultima parte del 4° comma dell'art. 40, anzichè letteralmente, logicamente, secondo lo spirito del legislatore, il quale non può aver voluto che si rendesse possibile il caso che colui che fece la dichiarazione di interesse potesse percepire un indennizzo minore in confronto di chi nulla fece. Per questa ragione il Pretore giudicò che in base agli estremi di fatto incontroversi superiormente riferiti, le Ferrovie dovessero essere condannate a pagare al sig. Pico l'ammontare del prezzo di trasporto, cioè L. 260,80.

Il Tribunale però ritiene che l'art. 40 sia interpretato dal primo giudice colla sua sentenza 27 ottobre 1909 in modo erroneo ed arbitrario, e per conseguenza sia giustificato l'interposto appello.

Ed invero anche ammessa la possibilità dell'inconveniente superiormente rilevato, non può tale fatto avere giuridica importanza poichè esso non risolve la questione per la massima che *adducere inconveniens non est solvere argumentum.* E sia pure un incoveniente creato dalla legge, non è però permesso all'interprete di correggerlo sotto pretesto di equità, poichè l'interpretazione benigna quando giunge a mutare la legge costituisce un eccesso di potere. A porre

rimedio a questa eventuale incongruenza, come la definì il Marchesini nel « Contratto di trasporto delle merci per ferrovia » pagina 146, vol. 2° — fu stabilito da un ultimo capoverso aggiunto all'art. 40 che se la somma dichiarata è inferiore al prezzo di trasporto, che potrebbe essere restituito in caso di danno provato ove non fosse stata fatta la dichiarazione di interesse, l'ammontare dell'indennità potrà raggiungere il prezzo di trasporto. Ma questa aggiunta non è applicabile al caso in esame, sia perchè la modificazione della legge è posteriore al trasporto, che forma l'obbietto del presente giudizio, sia perchè il sig. Pico non ha offerto di provare e non ha provato alcun maggiore danno.

La disposizione pertanto dell'ultima parte del 4° comma dell'art. 40 della Convenzione Internazionale di Berna del 1° maggio 1904 contiene, ad avviso del Tribunale, nel modo più chiaro ed incontestabile il concetto e la sanzione che « limite massimo dell'indennizzo debba essere *in ogni caso*, cioè quando sia o quando non sia fornita la prova del danno, *la somma dichiarata come interesse* alla riconsegna » senza distinzione alcuna se questa sia maggiore o minor del prezzo di trasporto, poichè una tale disposizione non si trova nella lettera della legge. Il predetto art. 40 non dovrebbe aver bisogno di commenti od apprezzamenti dacchè la chiara ed indiscutibile sua dizione esclude la possibilità dei dubbi e delle oscurità apparse al Pretore, ma ove si volesse far ricorso alla interpretazione, è certo che la regola sancita dall'art. 1131 Codice civile non torna applicabile pel principio che nelle interpretazioni delle leggi, l'interpretazione letterale deve avere la precedenza su quella logica.

Ond'è che pel senso grammaticale e letterale delle parole costituenti l'ultima parte del citato articolo non può ammettersi alcun dubbio che l'indennizzo possa essere superiore alla somma dichiarata anche se questa sia inferiore al prezzo di trasporto.

E poichè il giudice deve applicare la legge quale è senza punto alterare il palese suo significato, *non è lecito di non seguire rigorosamente tale regola colla pretesa di penetrare nello spirito della legge medesima e col pretesto che tale quale è, questa non è conforme ai principi generali del diritto e all'equità.*

L'altro argomento opposto dal procuratore dell'appellato e che il primo giudice ebbe già a riconoscere insufficiente alla tesi dell'attore stesso, si basa sulla considerazione che il maggior sacrificio a

cui la parte volontariamente si sottopone pagando per la dichiarazione d'interesse alla riconsegna, oltre il nolo, una piccola tassa accessoria, deve avere logicamente e giuridicamente un corrispettivo, che nel caso importando invece la detta dichiarazione uno svantaggio anzichè un profitto, poichè, ripetesi, senza la detta dichiarazione il sig. Pico avrebbe avuto per il ritardo subito dal trasporto il diritto ad un indennizzo maggiore, è evidente che l'errore *re inest*, nè occorre provarlo.

E poichè l'errore inficia il consenso prestato dal mittente nella stipulazione del patto contrattuale relativo alla dichiarazione d'interesse, così tale patto deve ritenersi nullo e resta nei suoi effetti la disposizione dettata per le spedizioni ordinarie.

A queste considerazioni non crede il Tribunale di poter aderire, riputando inapplicabili i principi di diritto invocati dall'appellato alla fattispecie.

Infatti l'errore di diritto secondo l'art. 1109 del Codice civile produce la nullità del contratto solo quando ne è la causa *unica o principale*, cioè quando cade sopra uno degli elementi essenziali della convenzione.

Da ciò si rileva come la legge parli di nullità del contratto e non già di nullità di una delle clausole o modalità di esso. Nel caso in disputa l'obbietto esclusivo od almeno principale del contratto era quello del trasporto della merce, mentre la dichiarazione d'inteteresse alla riconsegna era soltanto una clausola aggiunta al contratto di trasporto, e non già un contratto di assicurazione, per ottenere un risarcimento del danno superiore a quello normale. Che se nella specie l'attore viene a risentire un danno anzichè un vantaggio dalla fatta dichiarazione d'interesse, *imputet sibi*, quando la legge gli dava la facoltà di dichiarare una somma ben maggiore a garanzia d'ogni eventuale danno. Del resto non è esatto quanto afferma l'attore che la dichiarazione suddetta per una somma minore del prezzo di trasporto importi sempre uno svantaggio, poichè in caso di perdita od avaria (art. 30 Convenzione Internazionale di Berna) il destinatario avrebbe percepito un indennizzo superiore a quello cui avrebbe avuto diritto senza quella dichiarazione, d'onde la prova che alla maggiore obbligazione assunta dal sig. Pico poteva corrispondere da parte delle Ferrovie una maggiore responsabilità di dover pagare un indennizzo superiore all'ordinario.

Per queste considerazioni il Tribunale ravvisa di accogliere

interamente l'appello delle Ferrovie e di riformare conseguentemente la sentenza 27 ottobre 1909 del Pretore del 1° Mandamento di Udine.

E poichè la dichiarazione d'interesse fu fatta per corone 50 pari a L. 52.50 e le Ferrovie sono disposte a pagarle, si deve dare atto di tale offerta condannando l'appellato attore nelle spese di lite di questo e del primo giudizio.

Per questi motivi, reietta ogni contraria istanza ed eccezione,

GIUDICA.

Riformarsi la sentenza 27 ottobre 1909, n, 226, reg. sent. del Pretore del 1° Mandamento di Udine, ed in sua riparazione: dato atto dell'offerta che la R. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha fatto e rinnovato all'attore sig. Pico Emilio di pagargli la somma dichiarata come interesse alla riconsegna in corone 50, pari a L. 52.50, assolvere la detta Amministrazione Ferroviaria dalle maggiori domande attrici.

Condannarsi l'appellato sig. Pico Emilio nelle spese di lite, ecc.

MASSIMARIO.

Sinistro ferroviario — Responsabilità dell'Amministrazione — Danni morali.

Non è dovuto risarcimento di danni morali quando essi non dipendono da perdita maggiore o minore di credito o di reputazione ed, in genere, dal discapito del patrimonio morale o da diretta ripercussione sul patrimonio economico dell'offeso.

Tali ipotesi non si possono verificare nelle azioni per risarcimento di danni da sinistro ferroviario anche perchè trattasi di una responsabilità colposa indiretta dell'Amministrazione ferroviaria.

CORTE DI APPELLO DI CATANZARO 12 luglio 1910 — MESI c. FERROVIE DELLO STATO — Ciaccia P. P. — Custorone, est.

Sinistro ferroviario — Responsabilità dell'Amministrazione — Danno morale.

Il danno morale propriamente detto, consistente nel puro dolore, nel patema d'animo, non è in alcun caso risarcibile. Questo tipo di danno, per sua natura interiore e quindi non accertabile, per sua natura spirituale e quindi non suscettibile di compenso pecuniario, sfugge affatto a quella valutazione che il diritto vuole e disciplina a ristoro dei danni ingiustamente causati.

TRIBUNALE DI ROMA 6-11 luglio 1910 — MANESCALCHI c. FERROVIE DELLO STATO.

Anno IV - N. 20. 18 Maggio 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 136. — Tariffa locale N. 209 P. V. . . . . . Pag. 301
Ordine di Servizio N. 137. — Pagamento d'indennizzi . . . . . . » ivi
Ordine di Servizio N. 138. — Concessione speciale XIV . . . . . » 302
Ordine di Servizio N. 139. — Servizio Italo-Austro-Ungarico . . . » 303
Ordine di Servizio N. 140. — Apertura all'esercizio della Casa Cantoniera di Monte Valenza . . . . » 304
Ordine di Servizio N. 141. — Biglietti combinabili svizzeri - Partecipazione a tale servizio di alcune percorrenze ferroviarie italiane . » ivi
Circolare N. 41. — Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera . . . . » 307

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 145

Roma, maggio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Errata-Corrige

Ordine Generale N. 4-1911 (*Boll. N. 10*). — Nell'ultimo capoverso del § 9, cancellare l'ultima linea, sostituendola con la seguente: *il pagamento verrà ridisposto a cura degli uffici emittenti dei ruoli originali.*

Circolare N. 3v -1911 (*Boll. N. 15*). — Il gruppo di carrozze adibite ai servizi Torino-Vienna e Torino-Portogruaro-Trieste (N. 5 e 6) va indicato nel seguente modo:

ABI^{CR}_{Y}	58636
»	58643 – 58646
»	58650 – 58655.

Ordine di Servizio N. 136. (SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N 209 P V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 145-1908).

Col 1° giugno 1911 la serie *A* della Tariffa locale N. 209 P. V. sarà estesa ai trasporti di *tubi di ghisa* in partenza dalla stazione di Fossano.

Per conseguenza nella intestazione della detta serie di tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 137. (SERVIZI II e VII).

Pagamento d'indennizzi.

In relazione alle disposizioni contenute nell'emanando regolamento per l'applicazione della legge 7 luglio 1907, N. 429, il quale stabilisce che dai documenti debbano sempre tassativamente risultare le singole responsabilità, sono stati ripresi in esame i Mod. *B*-96 e 99 istituiti coll'Istruzione 2-1906 (Servizio Centrale II) per il pagamento degli indennizzi e in loro sostituzione si è adottato il Mod. *B*-99 qui allegato in esemplare il quale comprende nel tagliando *A* tanto l'ordine di pagamento da firmarsi dall'ordinatore della spesa, quanto la quietanza da firmarsi dall'indennizzato.

Detto Mod. *B*-99 dovrà quindi essere emesso in ogni caso di corresponsione d'indennizzi tanto dalla Divisione o dalla Sezione di Movimento a seconda della competenza stabilita dall'Ordine Generale 12-1908, quanto dalle stazioni alle quali sia stata delegata la facoltà di transigere e pagare nei limiti per ognuna stabiliti.

Per le Divisioni e le Sezioni l'ordine di pagamento sarà firmato dal dirigente e per esso da chi ne fa le veci, ed anche da un Funzionario di grado non inferiore al 6° espressamente incaricato di transigere nei casi in cui la transazione avvenga fuori della sede della Divisione o della Sezione o sotto condizione d'immediato pagamento.

Per le stazioni l'ordine di pagamento sarà firmato dal titolare della stazione e dato al dirigente della gestione che deve provvedere al pagamento.

Nei casi in cui per il pagamento di indennizzi per ritardata resa debbasi compilare la distinta Mod. *B*-104, si dovrà pur emettere il relativo ordine Mod. *B*-99 e nello spazio di questo riservato alla quitanza si dovrà fare opportuno riferimento all'allegatavi distinta quietanzata.

Restano invariate le disposizioni del Capitolo X dell'Istruzione 2-1906 (Servizio Centrale II) per quanto riguarda le modalità di pagamento e di contabilizzazione, avvertendo che alla Cassa dovrà essere versato l'intero tagliando *A* del nuovo Mod. *B*-99 comprendente l'ordine di pagamento e la quietanza o il riferimento alla distinta *B*-104 quietanzata, trasmettendo alla Divisione od alla Sezione di Movimento il tagliando *B*.

Le Divisioni trasmetteranno al Servizio Centrale VII l'elenco delle stazioni alle quali è demandata la facoltà di transigere e pagare gli indennizzi di cui al N. 1 dell'art. 39 della ripetuta Istruzione 2-1906 (Servizio Centrale II) con l'indicazione del limite di tale facoltà, per l'approvazione e comunicazione al Servizio centrale II.

I vecchi Mod. *B*-96 e *B*-99 sono soppressi e da usarsi soltanto fino ad esaurimento delle scorte.

Ordine di Servizio N. 138. (Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, deve aggiungersi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il sodalizio seguente:

FERROVIE DELLO STATO

Timbro

ORDINE DI PAGAMENTO

N. ....

L. ....

Al ....

di ....

....

....

di ....

per ....

....

spedizioni N. ....

a .... Velocità ....

del ....

da ....

a ....

Lire ....

....

Pratica N. ....

Addì .... 191 ....

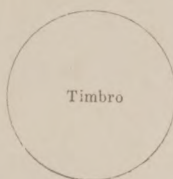
Tip. Ditta L. Cecchini - C. 100 24×33 (A-31).

FERROVIE DELLO STATO

Allegato all'O. S. N. 137-1191.

Mod. B-99.
Tagliando A.

FERROVIE DELLO STATO

Timbro

ORDINE DI PAGAMENTO N. ....

.... li .... 191 ....

Il .... di ....

è autorizzato a pagare al ....

.... la somma di L. ....

per ....

....

.... ritirandone qui sotto quietanza da versarsi come denaro alla Cassa di .... assieme al presente.

(Pratica N. ....) *Il* ....

QUIETANZA

.... sottoscritt ....

dichiara di ricevere, come riceve, dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la somma di

L ....

a completa e definitiva tacitazione del reclamo fatto per il motivo di cui all'ordine di pagamento suindicato e per effetto di questo pagamento, di cui rilascia ampia e formale quietanza, non ha più nulla da esigere dalla detta Amministrazione pel succitato titolo, ritenendosi pienamente sodisfatt ....

.........., *li* .... 191 ....

firma ....

L. ....

Notificato il pagamento { alla .... del Movimento e Traffico di .... col N. .... del .... 191 ....

Mod. B-99.
Tagliando B.

N. .... dell'Ordine di pagamento

N. .... di protocollo della Stazione

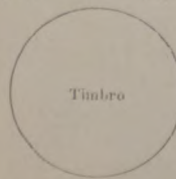
Al Signor Capo (1) ....

di ....

Eseguito oggi il pagamento di L. .... e compresa la relativa quietanza nell'odierno versamento alla Cassa di ....

Timbro

Il Capo Stazione

....

(1) della Divisione o Sezione del Movimento e Traffico.

Sede	Denominazione
Napoli . . .	Società ginnastica « Neapolis »

Nello stesso elenco devono cancellarsi, non avendo più titolo alla Concessione speciale XIV, i sodalizi quì appresso indicati:

Sedi	Denominazioni
Iseo	Società Ginnastica « Forza e Costanza »
Jesi	» » « Aesis »
Lonigo	» » Giuochi Sportivi
Melegnano . .	Unione Ciclo Ginnastica
Reggio Calabria	Società Ginnastica « Aspromonte »
Sesto Fiorentino	» » « Pro Sesto »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 139. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 128-1911).

Trasporti lignite (eccezionale 32) da Johannisthal a Pontebba transito.

Nella tariffa eccezionale N. 32 del servizio diretto italo-austro-ungarico, pag 304 *b* ristampata col 3° supplemento, devesi introdurre il prezzo di L. 0,67 per quintale, applicabile ai trasporti di *lignite* da Johannisthal a Pontebba transito.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 140. (SERVIZIO VII).

Apertura all'esercizio della Casa Cantoniera di Monte Valenza.

Dal 21 maggio e fino a tutto il 30 settembre del 1911 e nel periodo dal 1° maggio a tutto il 30 settembre degli anni futuri, verrà aperta all'esercizio la Casa Cantoniera di Monte Valenza, al Km. 38 + 492.83 ed a sinistra della linea Vercelli-Alessandria, tra la Casa Cantoniera di Villabella e la stazione di Valenza, dalle quali dista rispettivamente Km. 2 e 4.

La suddetta Casa Cantoniera non è protetta da segnali fissi.

La stessa sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Essa distribuirà biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A*.

La stazione di Valenza sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume: « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » vedansi gli allegati *B* e *C* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 141. (SERVIZIO VIII).

Biglietti combinabili svizzeri — Partecipazione a tale servizio di alcune percorrenze ferroviarie italiane.

Per facilitare l'inclusione dei laghi lombardi nel servizio dei biglietti combinabili svizzeri, si è concordato di ammettere a tale servizio le seguenti linee ferroviarie di congiunzione fra i detti laghi:

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 140-1911.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla Casa Cantoniera di MONTE VALENZA

CASA CANTONIERA	LINEA cui appartiene	STAZIONI per le quali distribuisce biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi dei biglietti compresa la tassa di bollo I	II	III	STAZIONE incaricata delle scritturazioni e versamenti
Monte Valenza	Valenza-Vercelli	Vercelli	Corsa semplice	4.60	3.25	2.10	Valenza
		Asigliano . . .	»	3.80	2.65	1.75	
		Pertengo . . .	»	3.30	2.35	1.55	
		Rive	»	2.95	2.10	1.40	
		Balzola-Martinetta	»	2.75	1.95	1.30	
		Casale Popolo. .	»	2.40	1.70	1.10	
		Casale Monferrato	»	1.95	1.35	0.90	
		B. S. Martino . .	»	1.10	0.80	0.55	
		Giarole	»	0.55	0.40	0.30	
		Villabella . . .	»	0.30	0.25	0.20	
		Valenza	»	0.55	0.40	0.30	
		Valmadonna . .	»	1.25	0.90	0.60	
		Alessandria . .	»	2.15	1.55	1.00	
		Vercelli	Andata e ritorno	6.80	4.80	3.10	
		Asigliano . . .	»	5.65	3.95	2.60	
		Pertengo . . .	»	4.95	3.50	2.25	
		Rive	»	4.40	3.10	2.05	
		Balzola Martinetto	»	4.10	2.90	1.90	
		Casale Popolo .	»	3.55	2.50	1.65	
		Casale Monferrato	»	2.85	2.00	1.35	
		Borgo S. Martino	»	1.65	1.15	0.80	
		Giarole	»	0.75	0.55	0.40	
		Villabella . . .	»	0.40	0.30	0.25	
		Valenza	»	0.75	0.55	0.40	
		Valmadonna . .	»	1.80	1.30	0.85	
		Alessandria. . .	»	3.20	2.25	1.50	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 140-1911.*

Distanze dalla Casa Cantoniera di Monte Valenza alle seguenti stazioni:

STAZIONI	Distanze Km.	STAZIONI	Distanze Km.
Alessandria	18	Oleggio	74
Valmadonna.	10	Varallo Pombia	82
Valenza	4	Borgo Ticino	85
Bozzole Monte	8	Arona o scalo Lacuale	93
Torreberetti	11	Villabella	2
Sartirana	17	Giarole	4
Valle.	21	Borgo S. Martino	9
Olevano	28	Casale Monferrato	16
Mortara	33	Casale Popolo	20
Borgo Lavezzaro	41	Balzola Martinetta	23
Vespolate	45	Rive	25
Garbagna	49	Pertengo	28
Novara	57	Asigliano	32
Bellinzago	70	Vercelli.	39

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 140-1911.*

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete di Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovranno praticare le seguenti aggiunte:

a pag. 60, fra Montesilvano e Montevarchi, inserire:

Monte Valenza**** (Casa cantoniera)	**Valenza-Vercelli**	Torino (Sez. Alessandria)	Alessandria	16	V(6)	B(6)

riportando in calce la nota:

**** Apertura nella sola stagione estiva e per il periodo che sarà di volta in volta indicato.

a pag. 115, nella tabella (16) fra Arona e Villabella, inserire il nome della Casa cantoniera di Monte Valenza con le distanze risultanti dal prospetto allegato B.

a pag. 229, fra Montesilvano e Montevarchi, inserire:

Monte Valenza (Casa cantoniera)	4,102.30.15	1283	1297

Domodossola — $\frac{\text{Baveno}}{\text{Stresa}}$, o viceversa.		Chiasso–Como, o viceversa.	
$\frac{\text{Baveno}}{\text{o Stresa}}$ — Arona,	»	Colico–Chiavenna,	»
Laveno–Luino,	»	Colico-Sondrio,	»

I biglietti combinabili svizzeri, i quali hanno forma di libretto, possono quindi comprendere anche dei tagliandi per tali percorrenze italiane.

Detti tagliandi sono conformi al modello allegato al presente Ordine di servizio e debbono essere ritirati a percorrenza compiuta dal personale addetto alla controlleria per l'ulteriore invio nei modi d'uso al Controllo Prodotti.

Pel regolare riconoscimento dei biglietti combinabili di cui trattasi, riferibilmente al loro uso sulle linee sopraindicate, si danno le seguenti indicazioni:

I biglietti vengono rilasciati per percorrenze di almeno 200 Km., tanto per viaggi circolari, quanto per viaggi di andata e ritorno.

Essi sono personali ed hanno la validità di 45 giorni decorrenti dalla data del timbro perforatore, o da quella del bollo ad umido apposto sulla copertina e su ciascun tagliando dall'Ufficio distributore. Detto periodo di validità non è prorogabile.

I ragazzi fino ai 4 anni, che viaggiano in compagnia di adulti, sono trasportati gratuitamente; per quelli di età dai 4 ai 10 anni i biglietti si rilasciano a metà prezzo ed in tal caso viene apposta sulla copertina e su ciascun tagliando, con apposito bollo od a mano, l'indicazione « Ragazzo ».

Per due ragazzi di tale età, viaggianti insieme, si emette un sol biglietto al prezzo ordinario per adulto.

Uno stesso biglietto può comprendere dei tagliandi di diverse classi, o per posti diversi sui piroscafi.

I tagliandi che si trovassero fuori dell'ordine progressivo dell'itinerario e quelli che fossero presentati senza la relativa copertina, sono da considerare nulli e debbono essere ritirati.

Le stazioni di Luino e di Domodossola sono autorizzate a riceverere le domande dei biglietti combinabili in parola ed a curarne l'inoltro alle stazioni svizzere di distribuzione, nonchè ad incaricarsi della consegna dei biglietti stessi ai richiedenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 141-1911

Serie 136 Domodossola Baveno / o Stresa 1. cl. No.

Biglietti combinabili svizzeri
Schweizerische zusammenstelbare Billette

Ferrovie Italiane dello Stato
Italienische Staatsbahanen.

Serie 136 ***No.***

1ª. Classe

Prezzo / Preis Fr. 5 00

Domodossola **Baveno / o Stresa**

Baveno / o Stresa **Domodossola**

Questo tagliando viene ritirato durante il percorso relativo od a percorso ultimato.
Dieser Coupe wird vor oder auf der Endstation desselben abgenommer.

Bollo a data della stazione di distribuzione.
Datumstemsel eer Ausgabestation.

(Tergo in bianco)

I Classe color *giallo*; II Classe color *verde*; III Classe color *bruno*.

Circolare N. 44. (Servizio VIII).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909 e Circolare N. 15-1910).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 250 del 1909, ed alla Circolare N. 15 del 1910 ed in relazione alle variazioni avvenute a tutto il 31 dicembre 1910, si indicano qui appresso alcune aggiunte e modificazioni da apportarsi all'Elenco dei Comuni fillosserati o sospetti di infezione fillosserica.

Comuni da aggiungere all'Elenco di quelli fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

Provincia di Brescia.

Circondario di Breno. — Borno-Terzano.

Circondario di Brescia. — *Azzano Mella – *Bagnolo Mella – *Barbarigo – *Berlingo – *Borgosatollo – Botticino Sera – Bovezzo – *Brandico – *Brione – *Caino – *Caionvico – Calvagese – *Calvisano – Capriano del Colle – *Carcina – *Castegnato – *Castel Mella – *Cilverghe – Concesio – *Corticelle Pieve – *Dello – *Desenzano sul Lago – *Flero – *Frontignano – *Gardone Val Trompia – *Inzino – *Isorella – *Lograto – *Longhena – *Lumezzane Pieve – *Lumezzane S. Apollonio – *Maclodio – *Magno Sopra Inzino – *Mairano – *Marcheno – Mazzano – *Montirone – Nuvolento – *Ospitaletto – Paderno Franciacorta – *Peschiera Maraglio – *Polaveno – *Poncareale – *Pozzolengo – *Quinzanello – *Remedello Sotto – Rezzato – *Rivoltella – *Roncadelle – *S. Eufemia della Fonte – *S. Zeno Naviglio – *Savezzo – *Serle – *Sermione – *Torbole Casaglio – *Travagliato – *Vello – Villa Cogozzo – *Virle Treponti – *Visano – *Zone.

Circondario di Chiari. — Adro – *Borgonato – *Castel Covati – *Castrezzato – *Chiari – *Pontoglio – Rovato – *Rudiano – *Timolino – *Urago d'Oglio.

Circondario di Salò. — Agnosine – *Barghe – *Bione – *Campoverde – *Castrezzone – *Gardone Riviera – *Gargagno – *Goglione Sopra – *Goglione Sotto – Gavardo – *Limone San Giovanni – *Maderno – Moscoline –

N. B. I comuni con asterico sono sospetti; quelli in carattere corsivo sono i territori dove si applicano le distruzioni; quelli in carattere stampatello sono i territori fillosserati o sospetti, appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici.

*Odolo - *Paitone - *Polpenazze - *Prandaglio - *Preseglie - *Provaglio Sopra - *Provaglio Sotto - Raffa - *Sabbio sul Chiese - *Salo' - S. Felice di Scovolo - *Soprapontе - Soprazocco - *Tignale - *Toscolano - *Tremosine - *Vallio - *Villanuova sul Chiese - *Vobarno - *Volciano.

Provincia di Cremona.

CIRCONDARIO DI CREMONA. — Ca' d'Andrea - Torre de' Picenardi.

Pro incia di Verona.

CIRCONDARIO DI SAN PIETRO INCARIANO. — Negarine - S. Pietro Incariano.

CIRCONDARIO DI SAN BONIFACIO. — Cazzano di Tramigna - Cologna ai Colli - Soave.

CIRCONDARIO DI CAPRINO VERONESE. — Rivoli Veronese - Costermano.

Provincia di Sondrio.

CIRCONDARIO DI SONDRIO. — Sondrio (1) (a pag. 644 dell'Ordine di Servizio N. 250-1909, alleg. *G*) cancellare la chiamata (1) dopo Sondrio annullando la relativa annotazione posta in calce).

Provincia di Alessandria.

CIRCONDARIO DI ACQUI. — Cavatone - Fontanile - Incisa Belbo - Mombaruzzo - Nizza Monferrato.

CIRCONDARIO DI ALESSANDRIA. — Alessandria (2) (a pag. 644 dell'Or- di Servizio N. 250-1909, alleg. *G*) cancellare la chiamata (2) dopo Alessandria, annullando la relativa annotazione posta in calce).

CIRCONDARIO DI CASALE MONFERRATO. — *Casale Monferrato* (3) (a pag. 644 dell'Ordine di Servizio N. 250-1909, alleg. *G*), cancellare dopo Casale Monferrato il richiamo (3) annullando la relativa annotazione posta in calce).

Conzano - Cuccaro - *Mirabello* - Occimano (4) (Cancellare il richiamo (4) come sopra, annullando l'annotazione in calce) *Vignale*.

CIRCONDARIO DI NOVI LIGURE. — Tassarolo.

CIRCONDARIO DI TORTONA. — *Casasco* - *Avolasco*.

CIRCONDARIO DI ASTI. — Frinco.

Provincia di Cuneo.

CIRCONDARIO DI ALBA. — *Santo Stefano Belbo*.

Provincia di Novara.

CIRCONDARIO DI BIELLA. — *Andorno Cacciorna - *Benna - *Biella - *Bioglio - *Borriana - * Callabiana - *Camandona - *Camburzano -*Campiglia Cervo - *Candelo - *Casapinta - *Castellengo - *Cavaglià - *Cerrione - *Chiavazza - *Coggiola - *Cossila - *Croce Mosso - *Crosa - *Donato - *Dorzano - *Gaglianico - *Graglia - *Magnano - *Massazza - *Mezzana - *Mortigliengo - *Miagliano - *Mongrando - *Mosso S. Maria - *Mottalciata - Muzzano - *Netro - *Occhieppo Inferiore - *Occhieppo Superiore - *Pettinengo - *Piatto - *Pistolesa - *Ponderano - *Pollone - *Portula - *Pray - * Pralungo - *Quaregna - *Roppolo - *Ronco Biellese - *Sala Biellese - *Saluzzola - *Sandigliano - *Selve - Marcone -*Soprana - *Sordevolo - *Strona - *S. Giuseppe di Casto - *Tavigliano - *Ternengo - *Trivero - *Tollegno - *Torazzo - *Vallanzengo - *Valle S. Nicolao - *Valle Inferiore Mosso - *Valle Superiore Mosso - *Veglio - *Verrone - *Villanova Biellese - *Viverone - *Zimone - *Zubiena - *Zumaglia.

CIRCONDARIO DI VARALLO. — *Breja - *Locarno - *Parone - *Quarona - *Rocca Pietra - *Sabbia - *Scopa - *Scopello - *Varallo - *Vocca.

CIRCONDARIO DI VERCELLI. — *Albano Vercellese - *Arboro - *Buronzo - *Carisio - *Collobiano - *Roasenda - *Saluggia - *Santhià - *Villarboit.

Marche.

CIRCONDARIO DI MACERATA. — **Appignano* - **Aprico* - **Ficano* - * *Macerata* - **Monte Cassiano* - **Montefano* - **Pollenza* - **San Severino Marche* - **Tolentino*.

Toscana.

Provincia di Firenze.

CIRCONDARIO DI FIRENZE. — Lastra a Signa - Tavernelle.
CIRCONDARIO DI S. MINIATO. — *Montajone*.

Provincia di Livorno.

CIRCONDARIO DI PONTOFERRAIO. — *Capoliveri*.

Provincia di Lucca.

CIRCONDARIO UNICO DI LUCCA. — *Montecarlo*.

Puglie.

Provincia di Bari.

Circondario di Barletta. — *Barletta* - Corato (1).

Provincia di Lecce.

Circondario di Brindisi. — Salice Salentino.
Circondario di Taranto. — Lizzano - Monteparano - Pulsano - *Roccaforzata - Sava.
Circondario di Gallipoli. — *Galatone - Supersano.*
Circondario di Lecce. — *Squinzano - Torchiarolo.*

Calabria.

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro. — Pentone - Sarralta.
Circondario di Cotrone. — *Mesuraca.*
Circondario di Monteleone di Calabria. — *Soriano.*
Circondario di Nicastro. — *Foroleto Antico.*

Provincia di Cosenza.

Circondario di Cosenza. — *Casole Bruzio-Donnici.*

Comuni da depennare dall'Elenco di quelli fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

Provincia di Brescia.

Circondario di Breno. — Rezzato.
Circondario di Brescia. — Borno.
Circondario di Chiari. — Rovato.

---

(1) Di questo territorio è abbandonata quella parte che, separata dal R. Tratturo, si estende a Sud-ovest del medesimo e che confina con i territori di Ruvo e Andria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Trasporto di merci infiammabili o combustibili — Incendio — Presunzione di irresponsabilità della Ferrovia — Questione nuova in Cassazione (Cod. Comm. art. 400, 401; L. 27 aprile 1885 sulle conv. ferr. All. *D*, art. 102, 103, 130; all. 9, art 8, cat. IV e VI.

In sede di Cassazione non è lecito variare o modificare la base della contestazione in fatto, come quella che appartiene esclusivamente alla cognizione del Giudice del merito; ma è lecito sostituire anche d'Ufficio dal Supremo Collegio quella più precisa disposizione di legge che al medesimo si attaglia.

L'art. 130 *delle tariffe ferroviarie, All.* D *alla legge* 27 *aprile* 1885, *invertendo l'onere della prova, statuisce la presunzione di irresponsabilità del vettore ferroviario in tutti i casi ivi enunciati, a meno che non sia provata la sua colpa.*

I cascami di cotone sono nel sistema delle Tariffe considerati come merce pericolosa agli effetti del trasporto, e perciò vanno senz'altro compresi fra le merci infiammabili, esplodenti, fulminanti, o altrimenti pericolose di cui al suddetto art. 130 *delle Tariffe.*

Udienza 11 marzo 1911; Pres. Favini, Est. Martinelli, P. M. Ciravegna (concl. conf.) — FERROVIE STATO (SERVIZIO LEGALE) c. CRAVIOLO (AVV. CRAVERA).

FATTO.

Il 12 dicembre 1908, il sig. Craviolo Pietro, commerciante, residente in Quaregna di Biella, conveniva innanzi al Tribunale di Biella le Ferrovie del Ticino esponendo che il 21 luglio 1906 la Ditta Concari e Cuneo di Genova avevagli spedito in Biella, piccola velocità, 64 balle cascami di cotone caricate sovra un carro non chiuso ma difeso da copertura; che sui primi di agosto il gestore della stazione di Biella gli partecipava che la spedizione era andata distrutta; che esso dopo avere il 7 agosto svincolata la spedizione pagando la tassa di porto, sporgeva reclamo in via amministrativa, ma senza esito favorevole, e pertanto chiedeva condannarsi le Ferrovie al pagamento di lire quattromilacinque e centesimi diciannove, e cioè lire millesessantaquattro e centesimi venticinque per porto da Santos

a Genova, lire centotrenta per porto da Genova a Biella, e lire duemilaottocentoundici e centesimi quattordici costo della merce a Santos.

Che il 23 dicembre 1908 le Ferrovie del Ticino notificarono la citazione alle Ferrovie di Stato chiedendo che si dichiarasse tenuta quella Amministrazione a rilevarla dalle domande del Craviolo.

Le Ferrovie di Stato dichiararono che la merce viaggiava a tariffa speciale e che verso le una e trenta del 23 luglio nelle vicinanze della stazione di Alessandria si era repentinamente sviluppato l'incendio nell'interno delle balle di cascame di cotone pressate caricate su apposito vagone rivestito di copertone.

Le Ferrovie dello Stato assumendo il contraddittorio chiesero che fosse estromessa dal giudizio la Società del Ticino, che fossero respinte le domande dell'attore principale e che lo stesso venisse condannato in via riconvenzionale ai danni subiti dal materiale ferroviario pel fatto dell'incendio della merce, e a sostegno delle loro istanze producevano la lettera di porto e il processo verbale del sinistro invocando gli articoli 102 e 130 delle tariffe e condizioni della legge 27 aprile 1885, n. 2048, serie III sui trasporti ferroviari. Affermavano che si trattava di sostanza facilmente fermentescibile, e perciò stava la presunzione di irresponsabilità a favore di esse Ferrovie per danni risultanti dalla natura e da vizio proprio delle merci, e ad ogni modo spettava all'attore l'obbligo di dare la prova della colpa delle Ferrovie in virtù della legge e delle condizioni di trasporto. Il Craviolo difese la propria domanda dicendo che per l'art. 400 Codice di commercio, la prova che l'avaria della merce è derivata da vizio delle cose stesse e dalla loro natura, incombe all'attore; che la legge speciale del 1885 non ha portato alcuna deroga o modificazione a questi principi giacchè l'articolo 130 delle tariffe impone all'Amministrazione Ferroviaria l'obbligo di provare la propria irresponsabilità, la esistenza dei fatti liberatori, ed a ciò non essendovisi accinta deve senz'altro essere condannata a pagare i danni nella somma chiesta.

Aggiungeva ancora il Craviolo che le merci di cui trattasi non appartengono al novero di quelle contemplate nell'art. 102 per guisa che la responsabilità della Ferrovia sia esclusa, tanto era la sua convinzione di essere resa tenuta a dare la prova che produsse la lettera di porto e il processo verbale di constatazione di avaria, tentando altrimenti la prova.

Il Tribunale di Biella con sentenza 23 aprile 1909 dichiarava che alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato incombeva di

provare che la merce di cui trattasi era stata ad essa consegnata dal mittente in tale stato da essere soggetta a combustione spontanea e mandava all'Amministrazione di proporre gli incumbenti che avrebbe ritenu i opportuni allo scopo.

Contro detta sentenza appellarono alla Corte di Torino le Ferrovie dello Stato sostenendo che per la natura delle cose trasportate esse erano protette dalla presunzione di irresponsabilità per il loro incendio salvo la prova della colpa da fornirsi dallo speditore Craviolo.

Soltanto in via di abbondanza oltre i documenti sovra enunciati, le Ferrovie disposero una perizia per dim strare che la merce si era incendiata per combustione spontanea, e una inchiesta testimoniale per provare che nessuna causa apparente imputabile ad esse poteva avere determinato l'incendio.

Senonchè avendo il Craviolo appellato incidentalmente chiedendo senz'altro la condanna delle Ferrovie, la Corte con sentenza 17-27 dicembre 1909, respingeva l'appello principale unitamente alle dedotte prove che riteneva inconcludenti, ed accoglieva l'appello incidentale, del Craviolo, condannando le Ferrovie a pagare la somma principale e accessori da lui chiesti.

E' contro questa sentenza che le Ferrovie dello Stato ricorrono a questo Supremo Collegio svolgendo un mezzo a cui resistette il Craviolo con controricorso tempestivamente prodotto.

Alla udienza del 17 andante previa relazione del consigliere cav. uff. Martinelli, i patrocinatori delle parti svolsero in diritto le ragioni che stanno a sostegno del rispettivo assunto, e dopo di essi il Pubblico Ministero, in persona del sostituto Procuratore Generale cav. Ciravegna, concluse per l'accoglimento del ricorso.

MEZZO.

Violazione dell'articolo 8 (categoria 4a e 6a) dell'allegato 9 alle Tariffe e Condizioni di trasporto approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie III, degli articoli 130 I e C, e 102 allegato D, alla legge stessa; degli articoli 400, Codice di commercio; 1352 e 1312 Codice civile; 360 n. 6, 361 n. 2 e 517 Codice procedura civile.

DIRITTO.

Attesochè è d'indole preliminare l'esame della tesi dal controricorrente sostenuta, cioè a dire che dalla Amministrazione ricorrente si prospetta una questione nuova, non peranco pertrattata negli ulteriori giudizi di merito, anzi raffigurata sotto un aspetto

diverso da quello in cui venne presentata nelle anteriori fasi del giudizio.

La censura non regge.

L'espositivo di fatto rende ragione dei termini precisi in cui disputavasi la causa tra il Craviolo e la Amministrazione Ferroviaria. Trattandosi di una spedizione di 61 balle di Cascami cotone incendiatisi completamente durante il tragitto da Genova a Biella, le Ferrovie citate dal Craviolo a rispondere dei danni eccepivano sussistere a favore di esse presunzione di irresponsabilità giusta gli articoli 103 e 130 allegato D comma *a* ed *i* sia perchè tratterebbesi di sostanze facilmente infiammabili, sia perchè il danno che è derivato sarebbe stato conseguenza della natura o vizio proprio della merce. Dal canto suo sosteneva il Craviolo che il cascame di cotone per sua natura non era materia soggetta a combustione spontanea, nè era tale se non nel caso che si trovasse in istato umido o intriso di materia untuosa; che ad ogni modo il medesimo non poteva ritenersi compreso nelle merci indicate negli articoli 103 e 130, e che pertanto l'onere della qualità incombesse alle Ferrovie, che l'incendio cioè fosse avvenuto in dipendenza della qualità o stato della merce.

Il Tribunale premettendo che occorresse accertare anzitutto si trattasse di cascami di cotone facilmente fermentabili per combustione spontanea, che ciò non potesse sussistere se non allora che il cascame fosse in istato umido, che di tale qualità le Ferrovie non avessero offerta la prova, mandò alla Amministrazione di proporre i relativi incombenti.

In appello le Ferrovie si richiamarono alle originarie loro difese, e cioè al disposto degli articoli 103 e 130 comma *a* ed *i* che presuppongono la irresponsabilità di esse 1°: per le avarie delle merci che si trasportano a rischio e pericolo dello speditore e delle sostanze che facilmente fermentano: 2°: per le avarie sopravvenute dipendente dal cattivo carico delle merci: 3°: per le avarie e danni risultanti dalla natura e da un vizio proprio della merce. La Corte di merito escluse la applicazione dello articolo 103 perchè compenetrato nella disposizione del 130 lettera *a*, escluse la applicazione del caso ipotizzato in questa lettera di detto articolo perchè questo contempla avarie di merci che si trasportano a rischio e pericolo dello speditore e delle sostanze che facilmente fermentano, o si corrompono, ipotesi che sfugge al caso in esame; disse inapplicabile il comma *o* del ridetto articolo 130, perchè è escluso che l'avaria sia derivata dal cattivo carico; da ultimo eliminò la

ipotesi della lettera *i* perchè i cascami di cotone non sono per loro natura soggetti a combustione spontanea se non in quanto i medesimi abbiano il vizio di essere intrisi di sostanze untuose o sono in stato umido. Ora la ricorrente non si fa più a sostenere la presunzione della propria irresponsabilità sul fondamento dell' articolo 130 lettera *a* ed *e* che ha completamente abbandonato, bensì e soltanto sostiene l'assenza di ogni sua responsabilità sulla base dello stesso articolo lettera *i* già invocata nel giudizio di merito, con richiamo che fa ora alla lettera *c* che contempla le materie infiammabili, esplodenti od *altrimenti pericolose*, tra cui il cotone come merce facilmente accensibile, in correlazione allo articolo 102, della tariffa ferroviaria in quanto il cotone come materia combustibile o di facile combustione lascia sussistere la presunzione di irresponsabilità anche indipendentemente dal caso di un vizio inerente alla sua natura, ponendo la lettera *c* in correlazione all'allegato 9 che costituisce il Regolamento delle materie pericolose, tra cui le combustibili e quelle di facile combustione contemplate nelle categorie 4ª e 6ª dello articolo 8 di detto allegato, ed altresì all'articolo 102 della tariffa ferroviaria, invocata unicamente come argomento tratto pel suo contenuto a sussidio delle tesi.

E pertanto, dati codesti estremi di fatto e di reciproche difese delle parti, col solo ed unico intendimento di scagionarsi rispettivamente dalle incorse responsabilità, la tesi sostanzialmente non può dirsi mutata nè apparire raffigurata sotto un aspetto totalmente diverso.

Dappoichè se è vero che in Cassazione non è lecito variare o modificare la base della contestazione in fatto, come quella che appartiene esclusivamente alla cognizione del giudice del merito, è però risaputo che al fatto così e come è ritenuto in sentenza è lecito sostituire anche d'ufficio dal Supremo Collegio quella più precisa disposizione di legge che al medesimo si attaglia in quanto altrimenti verrebbe meno al proprio ufficio che è quello di applicare la legge come Magistrato Supremo del puro diritto; ed in questo difficile quanto delicatissimo suo compito non subisce alcuna restrizione o condizione, completamente libero di sostituire ad una errata disposizione quella che esso ritiene più esattamente applicabile. Nella soggetta specie, l'articolo 130 veniva invocato eziandio innanzi al giudice del merito, come quello che esonerava l'Amministrazione ferroviaria da ogni responsabilità (salva la contraria prova) per il trasporto dei cascami di cotone, su di che in fatto non si contestava; ed in particolare si contendeva sulla applicazione

della lettera *i* che pur oggi si invoca onde ciò che d'ufficio sarebbe lecito alla Cassazione deve esser pur lecito alla parte di proporre, invocando la più precisa applicazione, dal momento che non si contende in fatto trattarsi di cascami di cotone oggetto del contratto di trasporto, materia combustibile e di facile combustione come altro dei casi contemplati dall'art. 130 che concretano una presunzione di irresponsabilità per le Ferrovie in correlazione alle categorie quarta e sesta dell'art. 8, dell'allegato 9 sulla cui esatta interpretazione e correlativa applicazione contendevasi puranco nel giudizio di merito. E per ciò che ha tratto all'art. 102, questo veniva in questa sede invocato unicamente a sussidio della tesi di diritto, non nuova in Cassazione, non diversamente di quanto questa avrebbe potuto fare di ufficio anche se non provocata dalla parte. Non sono dunque nuove tesi di diritto che si svolgono in questa sede, bensì e soltanto nuove e diverse (almeno in parte) disposizioni di legge che si ritengono più esattamente applicabili alla fattispecie che permane intatta, come il Giudice del fatto ebbe a ritenerla.

Attesochè al principio rigoroso del *receptum*, come norma generale delle responsabilità del vettore sancita dall'art. 400 del Codice di commercio, ragioni di equità verso le Amministrazioni Ferroviarie vincolate al così detto obbligo legale dei trasporti di ogni e qualunque merce, suggerirono al legislatore di adottare in via di eccezione dei temperamenti a vantaggio delle amministrazioni stesse col proposito di limitare e subordinare a determinate condizioni la loro responsabilità nel caso di avarie.

E pertanto la legge ha concesso alle dette Amministrazioni la facoltà di stipulare (art. 401) che la perdita o l'avaria si presume derivata da vizi inerenti alle merci, dalla loro natura, dal fatto del mittente o del destinatario se non è provata la loro colpa allorquando trattisi di trasporti di determinate specie di cose fragili o soggette a facile deterioramento. Ora le tariffe e le condizioni di trasporto, approvate con la legge del 27 aprile 1885, N. 3048, tuttora vigenti per le Ferrovie dello Stato in virtù dell'articolo 38 della legge 7 luglio 1907, N. 429, tradussero in norma legislativa ciò che per l'art. 401 era una facoltà accordata alle Amministrazioni Ferroviarie.

L'articolo 130 delle tariffe generali, costituenti l'allegato *D* delle convenzioni approvate colla legge 27 aprile 1885, N. 3048, invertendo l'onere della prova, statuisce la presunzione di irresponsabilità del vettore ferroviario in tutti i casi ivi enumerati a meno che non sia provata la sua colpa.

Fra questi casi figurano specificatamente contemplati alla lettera *c* le materie infiammabili, esplodenti, fulminanti o *altrimenti pericolose* in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose delle materie stesse. Le espressioni: « o altrimenti pericolose », corrispondano perfettamente alla dominazione usata per le singoli classi dell'allegato 9 che costituisce appunto il Regolamento pel trasporto delle merci pericolose e nocive.

D'onde deriva che anche le merci combustibili o di facile combustione si considerano merci pericolose giusta la lettera *c* del ridetto articolo 130 accanto alle altre non merci pericolose e nocive ivi specificate. Nella specie soggetta trattavasi di una spedizione sopra carro difeso da copertone di settantaquattro balle pressate di cascami di cotone nelle quali si era manifestato un incendio, mentre viaggiavano da Genova per Biella, nelle vicinanze della Stazione di Alessandria. Ora nel sistema delle vigenti tariffe e condizioni di trasporto, i cascami di cotone appartengono alla categoria delle merci pericolose. La sentenza ora reclamata riconosce ciò e cioè che i cascami di cotone sono particolarmente indicati nell'allegato 9 nella classe delle merci combustibili e di facile combustione rispettivamente nelle categorie IV e VI, gruppo I e II; che la categoria IV, li considera quali cascami di fibre vegetali in stato normale col cenno in questa che allo stato umido e intrise di olio o di grasso appartengono alla categoria VI, ed in correlazione, nella categoria VI, i cascami sono menzionati in due gruppi; nel primo si considerano allo stato umido soggetti a combustione spontanea pel riscaldamento interno della massa, nel secondo si considerano come intrisi di grasso e di altre sostanze untuose e soggette a spontanea combustione per assorbimento di ossigeno; che per ognuna delle categorie e gruppi sono prescritte pel trasporto norme diverse, e così per la categoria IV, si richiamano gli articoli 95 e 102 tariffe e per la categoria VI al gruppo I si preferisce che siano presentati in condizioni che l'aria circoli tra i colli, ed al gruppo II invece che gli imballaggi siano impermeabili all'aria.

Ma la sentenza soggiunge che la presunzione di irresponsabilità riguarda i cascami di cotone soltanto allora che siano allo stato umido od intrisi di grasso o di altra sostanza untuosa, quando i cascami rispondono ai requisiti della categoria VI dell'allegato 9. Con siffatta limitazione la Corte di merito violò il disposto dell'articolo 130 in quanto colla denominazione ivi *usata alla lettera c di merci altrimenti pericolose*, comprende tutte le materie di cui l'alle-

gato 9 che costituisce il Regolamento delle materie pericolose agli effetti del trasporto; e quindi le merci di cui all'articolo 8 che per loro natura sono soggette a condizioni speciali, quelle combustibili e di facile combustione contemplate nelle due categorie IV e VI, e tenute distinte unicamente per differenziarle a riguardo delle speciali cautele da adottarsi, sia per la facoltà che ha la ferrovia di esigere la dichiarazione di esonero da responsabilità, sia per l'uso di speciali imballaggi, corde, catene e simili. La sentenza della Corte che ha limitata l'applicazione dell'articolo 130 alle merci della categoria VI dell'allegato 9, colla pretesa che l'Amministrazione desse la prova dello stato untuoso della merce, incorse nella flagrante violazione di detto articolo, che alla lettera *c* nella generica denominazione di *o altrimente pericolose* comprende senza distinzione le materie combustibili e di facile combustione di cui le categorie IV e VI dell'articolo 8 dell'allegato 9.

Nell'articolo 130 lettera *c* si legge che la irresponsabilità della Amministrazione ferroviaria si presume in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose delle merci stesse e del loro modo di imballaggio. Dal che è lecito dedurre che la presunzione di irresponsabilità di cui ivi è parola, poggia sovra un rapporto di possibilità con che non si intese di addossare all'Amministrazione l'onere di una prova che contraddirebbe al testo della legge stessa, allo spirito e scopo cui la stessa è informata, poichè scopo precipuo fu appunto quello di stabilire dei casi di presunzione di irresponsabilità tratti dalla natura della merce e dalle sue proprietà pericolose consistenti nella facilità riconosciuta dalla legge di ricevere e di comunicare l'incendio. Quindi sarebbe errore d'interpretazione della legge quello di ritenere che l'Amministrazione debba dare la prova della particolare natura dei cascami di cotone come atti a ricevere e comunicare l'incendio, giacchè ciò è insito in *re ipsa* per virtù di legge che tali qualità pericolose riconosce esistere in dette merci con presunzione che non ammette prova in contrario, e cioè per essere i cascami di cotone pericolosi per le loro qualità facilmente infiammabili e accensibili.

A suffragio di tale assunto soccorre l'articolo 102 delle tariffe che nella sua intestazione reca le espressioni — merci pericolose — nelle quali comprende oltre le merci infiammabili, esplodenti e fulminanti, tutte le altre che come i cascami di qualunque categoria, sono atti a ricevere e comunicare facilmente l'incendio.

P. q. m. cassa ecc., e rimanda ecc.

Anno IV - N. 21.

25 Maggio 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Ordine di Servizio N. 142. — Aumenti ai prezzi dei biglietti a tariffa ridotta . . . . Pag. 311

Ordine di Servizio N. 143. — Servizio di corrispondenza pei trasporti di merci con la Ferrovia Tirano-St. Moritz esercitata dalla Società Anonima per la Ferrovia del Bernina . . . . » 317

Ordine di Servizio N. 144. — Servizio diretto fra l'Inghilterra e l'Italia, per viaggiatori e bagagli . . . . » 320

Ordine di Servizio N. 145. — Tariffa locale N. 221 P. V. . . . . . » 321

Ordine di Servizio N. 146. — Apertura all'esercizio della Casa Cantoniera di Furci . . . . » 322

Ordine di Servizio N. 147. — Estensione di servizio nella stazione di Airuno . . . . » 323

Ordine di Servizio N. 148. — Estensione del servizio nella fermata di Cascano . . . . » 324

Ordine di Servizio N. 149. — Biglietti per viaggi circolari tra la Francia, l'Italia, la Tunisia, l'Algeria e la Spagna . . . . » 325

Ordine di Servizio N. 150. — Tariffa locale N. 601 P. V. . . . . . . » ivi

Roma, maggio 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 151. — Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata . . . . Pag. 326
Ordine di Servizio N. 152. — Circolazione di carri di eccezionale portata » ivi
Ordine di Servizio N. 153. — Biglietti per viaggi circolari al Sud delle Alpi . . . . » 328
Ordine di Servizio N. 154. — Servizio cumulativo con la Sardegna . » 329
Ordine di Servizio N. 155. — Tariffa locale interna sicula N. 220 P.V. » ivi
Ordine di Servizio N. 156. — Tariffa locale N. 220 P. V. . . . . » 330
Ordine di Servizio N. 157. — Servizio Italo-Germanico . . . . . » ivi
Circolare N. 45. — Trasporti a P. V. A. di derrate alimentari in conto corrente per l'estero . . . . » 331
Istruzione N. 1. — Invio delle contabilità gestioni delle stazioni all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze ed ai Controlli prodotti di Firenze e di Torino . . . . » 332

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 4. — Modificazioni d'orario sulle linee al Sud di Roma da attivarsi il 1° giugno 1911 . . . . » 59

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 153

Allegato N. 1 *all'Ordine di Servizio* N. 142-1911.

Correzioni da praticarsi al volume delle Concessioni speciali (Edizione 1909).

1. — Avvertenze.

Alla fine del punto 3 delle Avvertenze premesse al volume delle Concessioni speciali aggiungere il seguente capoverso:

« *A partire dal* 1° *giugno* 1911 *i prezzi di trasporto dei viaggiatori fruenti* « *delle tariffe: differenziale* B, *militare e speciale con ribasso progressivo* « *dal* 50 *al* 75 %, *vanno aumentati del* 9 %, *in conformità alle disposizioni* « *dell'art.* 14, *comma* a), *della legge* 13 *aprile* 1911, *N.* 310 ».

2. — Disposizioni generali.

Ai punti III, VII e VIII, delle Disposizioni generali comuni a tutte le Concessioni speciali, dove si accenna al prezzo minimo di L. 0.50 per ogni biglietto collettivo od individuale, mettere la seguente nota:

« *Dal* 1° *giugno* 1911 *il prezzo minimo di L.* 0,50 *vale soltanto pei* « *viaggi a tariffa differenziale* C. *Pei viaggi compiuti in base a tutte* « *le altre tariffe contemplate dal presente volume tale prezzo minimo deve* « *essere aumentato del* 9 % *in conformità dell'art.* 14, *comma* a), *della* « *legge* 13 *aprile* 1911, *N.* 310, *e resta fissato in L.* 0,55 *oltre la tassa* « *di bollo* ».

3. — Concessione speciale A.

Di fianco ai punti 1, 2 e 3 della Concessione speciale *A* mettere la seguente nota:

« *Dal* 1° *giugno* 1911 *i prezzi controindicati devono essere aumentati* « *del* 9 % *in conformità alle disposizioni dell'art.* 14, *comma* a), *della legge* « 13 *aprile* 1911, *N.* 310 ».

Allegato N. 2 all'Ordine di Servizio N. 142-1911.

Correzioni da praticarsi al Regolamento sui trasporti militari (Edizione 1903).

1. — Prezzi minimi.

Di fianco al paragrafo 10 del Regolamento sui trasporti militari, dove sono indicati i prezzi minimi per viaggi a tariffa militare effettuati in tutto od in parte con treni diretti, o direttissimi, mettere la seguente nota:

« *Dal* 1° *giugno* 1911 *i prezzi minimi controindicati sono stabiliti in* « *L.* 2.20, 1.65 e 1.10, *rispettivamente per le tre classi* (*Legge* 13 *aprile* 1911, *N.* 310, *Art.* 14, *comma* a).

2. — Allegato N. 2.

In fondo alla prima pagina dell'Allegato N. 2 al Regolamento suddetto, mettere la seguente annotazione:

« *Dal* 1° *giugno* 1911 *tutti i prezzi sopraindicati, per trasporti di* « *viaggiatori a tariffa militare, devono essere aumentati del* 9 % *in confor-* « *mità al disposto dell'art.* 14, *comma* a), *della legge* 13 *aprile* 1911, *N.* 310 ».

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 143-1911.

Società Anonima per la Ferrovia del Bernina

Esercizio della Linea Tirano St. Moritz.

Direzione dell'Esercizio in Poschiavo (*Canton Grigioni Svizzeri*)

Il servizio di corrispondenza oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso anche alle Amministrazioni Secondarie ammesse al servizio cumulativo con la Ferrovia Sondrio-Tirano.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze in chilometri dalla stazione di Tirano
		Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc. (1)	Piccola Velocità Ordinaria	Veicoli e Bestiame	Trasporti a domicilio	
Campocologno	Tirano-St. Moritz	G	—	O	—	—	4
Brusio	id.	G	—	O	—	—	7
Poschiavo	id.	G	—	O	—	-	18
Berninahospiz	id.	G	—	O	—	—	39
Pontresina	id.	G	—	O	—	—	55
Celerina	id.	G	—	O	—	—	59
St. Moritz	id.	G	—	O	—	—	61

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:
a) i veicoli;
b) il bestiame;
c) i colli di un peso indivisibile superiore alle 10 tonnellate;
d) le merci di lunghezza maggiore a m. 12.

(1) I trasporti di merci a piccola velocità accelerata verranno effettuati sulla Ferrovia Bernina a piccola velocità ordinaria.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 146-1911.

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla Casa Cantoniera di FURCI

CASA CANTONIERA	LINEA cui appartiene	STAZIONI per le quali distribuisce biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi dei biglietti compresa la tassa di bollo di centesimi 5			STAZIONE incaricata delle scritturazioni e versamenti
				I	II	III	
FURCI	Catania-Messina	Messina Centrale.	Corsa semplice	3.65	2.60	1.70	S. Teresa di Riva
		Tremestieri . .	»	2.95	2.10	1.40	
		Galati	»	2.50	1.80	1.15	
		Giardini Taormina	»	2.15	1.55	1.00	
		Giampilieri . .	»	1.95	1.35	0.90	
		Ponte Giampilieri	»	1.80	1.30	0.85	
		Letojanni . . .	»	1.60	1.15	0.75	
		Scaletta Zanclea.	»	1.60	1.15	0.75	
		Alì	»	0.90	0.65	0.45	
		S. Alessio Etneo.	»	0.90	0.65	0.45	
		Nizza di Sicilia .	»	0.65	0.50	0.35	
		Messina Centrale.	Andata e ritorno	5.45	3.85	2.50	
		Tremestieri . .	»	4.40	3.10	2.05	
		Giardini Taormina	»	3.20	2.25	1.50	
		Giampilieri . .	»	2.85	2.00	1.35	
		Ponte Giampilieri	»	2.70	1.90	1.25	
		Nizza di Sicilia .	»	0.95	0.70	0.45	
		Roccalumera . .	Per lavoratori. (Settimanali)	—	—	0.55	
		S. Teresa di Riva	»	—	—	0.55	
		Messina Centrale.	Per lavoratori (Festivi)	—	—	4.55	
		Roccalumera . .	»	—	—	0.55	
		S. Teresa di Riva	»	—	—	0.55	

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 146-1911.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte Seconda) », si dovrà:

a pag. 8, fra Furba... ...aldo, inserire le seguenti indicazioni:

Furci . . . . B.	P	—	219

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 42, fra Furbara e Fuscaldo inserire:

Furci (Casa cantoniera)	**Messina-Siracusa**	Palermo	Messina	112	V(6)	B(6)

a pag. 167 (tabella 112), fra Roccalumera Mandanici e S. Teresa di Riva, inserire il nome della Casa cantoniera di Furci con le seguenti distanze:

STAZIONI	Chilometri	STAZIONI	Chilometri
Messina Porto	32	Alì	7
Messina Centrale	31	Nizza di Sicilia	5
Tremestieri	25	Roccalumera Mandanici . . .	2
Milì	23	S. Teresa di Riva	3
Galati	21	S. Alessio Etneo	7
Ponte S. Stefano	20	Letojanni	13
Ponte Schiavo	18	Giardini Taormina	18
Giampilieri	16	Alcantara	23
Ponte Giampilieri	15	Calatabiano	25
Scaletta Zanclea	13	Fiumefreddo Sicilia	28

ALLEGATO ALL'ISTRUZIONE N. 1-1911.

Mod. G-95 *a*.

FERROVIE DELLO STATO

Al Sig. Ispettore di Riparto di ....

Elenco dei pieghi contabilità diretti al Controllo Prodotti di TORINO

consegnati al treno N. . . del . . . . . . 19 . . . dalle sottoindicate stazioni

STAZIONI	PIEGHI Numero	FIRMA dell'Agente che effettua la consegna	FIRMA del Conduttore che riceve la consegna	ANNOTAZIONI riservate alle stazioni per giustificare la mancata consegna delle contabilità

Ricevuti N. . . . . pieghi contabilità inscritti nel presente modulo.

. . . . *li* . . . . *19* . . .

L'Ispettore di Riparto

Osservazioni dell'Ispettore di Riparto sulle mancanze dei pieghi contabilità e sui provvedimenti presi:

. . . . . *li* . . . . *19* . .

L'Ispettore di Riparto

STAZIONI	Chilometri	STAZIONI	Chilometri
Mascali	34	Passomartino	81
Giarre Riposto	36	Valsavoia	89
Carruba	41	Lentini	95
Guardia Mangano	45	Agnone di Siracusa	104
Acireale	52	Brucoli	115
Acicastello	58	Augusta	122
Cannizzaro	60	Megara Iblea	129
Catania Stazione	66	Priolo Melilli	136
Catania Porto	69	S. Panagià	146
Catania Aquicella	69	Siracusa Stazione	153
Bicocca	74	Siracusa Porto	155

a pag. 238, dopo Fiumefreddo Sicilia, aggiungere:

Furci (Casa cantoniera)	—	40	47

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 147-1911.

Distanze chilometriche dalla stazione di Airuno alle altre sottoindicate:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Milano Centrale	38	Cernusco Merate	8
Greco	35	Olgiate Molgora	4
Sesto S. Giovanni	31	Calolzio Olginate	6
Monza	25	Vercurago S. Girolamo . . .	8
Arcore	18	Maggianico	10
Usmate Carnate	13	Lecco	13
Osnago	10		

Allegato N. 3 *all'Ordine di Servizio* N. 142-1911.

Biglietti di abbonamento locale.

sulle linee : Milano - Gallarate - Varese, Gallarate - Laveno - Luino e Gallarate-Arona.

(*Allegato N. 6. – Dalle Tariffe e condizioni, edizione 1908*).

Percorrenza chilometri	ANNUALI		SEMESTRALI		QUADRIMESTRALI		TRIMESTRALI		MENSILI	
	1ª. cl.	3ª. cl.	1ª. cl.	3ª. cl.	1ª. cl.	3ª. cl.	1ª, cl.	3ª. cl.	1ª. cl.	3ª. cl.
5	111.30	75.85	60.70	45.55	47.25	33.75	35.40	25.30	18.45	12.80
10	156.80	111.30	86.—	60.70	67.45	47.25	50.55	35.40	25.60	18.—
15	202.30	146.70	111.30	75.85	87.75	60.75	65.80	45.55	33.35	23.05
20	242.80	172.—	126.45	91 05	101.15	74.20	75.85	55.65	38.40	28.25
25	273.15	192.20	141.65	101.15	114.65	81.—	86.—	60.70	43.60	30.80
30	283.25	202.30	151.70	106.20	121.40	87.75	91.05	65.80	46 10	33.35
40	323.75	232.65	166.95	121.40	134.90	94.50	101.15	70.85	51.25	35.85
50	354.25	257.95	187.15	131.50	148.40	107.90	111.30	80.95	56.40	41.05
60	365.15	272.15	202.30	146.70	161.90	114.65	121.40	86.—	61.45	42.50
70	414.20	298.45	217.50	156.80	175.40	128.20	131.50	96.15	66.65	48.65
80	440.05	313.60	232.65	166.95	195.65	134.90	146.70	101.15	74.30	51 25
90	455.20	323.65	247.85	177.—	202.30	141.65	151.70	106.20	76.85	53.85

Ordine di Servizio N. 142. (SERVIZIO VIII).

Aumenti ai prezzi dei biglietti a tariffa ridotta.

Col 1° giugno 1911 andranno in vigore le disposizioni di cui ai comma *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'art. 14 della legge 13 aprile 1911, N. 310, pubblicata nel Bollettino N. 16-1911, concernenti l'aumento dei prezzi di diverse categorie di biglietti a tariffa ridotta.

Con altro ordine di servizio verrà comunicata la data in cui andranno in vigore i provvedimenti di cui al comma *e*), ultimo dell'articolo stesso e saranno impartite istruzioni in proposito.

Per l'attuazione delle disposizioni contenute nei primi quattro comma sopracitati sono state pubblicate e verranno distribuite:

la *5ª e 6ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti*, edizione 1908, valevoli sulle linee continentali;

la *12ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti*, edizione 1907, valevoli sulle linee della Sicilia.

In aggiunta a quanto è detto nelle Appendici stesse si fa presente quanto appresso.

I. — Aumento del 9 % al prezzo dei biglietti di qualsiasi specie che, in confronto alla tariffa normale, fruiscono di una riduzione pari o superiore al 40 per cento, eccezione fatta per quelli a Tariffa differenziale C (*Comma a predetto*).

I biglietti che vanno soggetti a tale aumento sono quelli fruenti delle tariffe:

differenziale *B*;
differenziale dal 50 al 75 %;
militare;
speciali *C*, *D*, *E* e locale *C*, valide in Sicilia.

Vanno soggetti allo stesso aumento anche tutti quegli altri biglietti, (di corsa semplice, di andata-ritorno od a serie) di concorrenza o con speciali riduzioni, che, dal Controllo Pro-

dotti di Firenze, verranno particolarmente indicati alle stazioni interessate.

Per facilitare alle stazioni il computo dell'aumento del 9 % pei biglietti a percorso facoltativo (fino a quando non siasi provveduto alla sostituzione dei prontuari dei prezzi fatti per chilometro) verrà loro fornita una apposita « Tabella del 9 % », dalla quale le stazioni stesse rileveranno gli aumenti che gli attuali prezzi debbono subire per effetto della legge.

Le stazioni riceveranno a tempo opportuno nuove scorte di biglietti a destinazione fissa da porsi in distribuzione, a partire dal 1° giugno 1911, in sostituzione di quelle attuali; però ove tali nuovi biglietti non venissero forniti in tempo, le stazioni stesse provvederanno egualmente ad applicare e riscuotere l'aumento di cui trattasi, valendosi all'uopo della tabella anzidetta e facendo uso di biglietti a percorso facoltativo.

Per effetto dell'aumento del 9 %, il prezzo minimo pei viaggi in base alle Concessioni speciali, esclusi quelli a tariffa differenziale *C*, è di L. 0.55 ed i prezzi minimi, per persona, da riscuotersi pei viaggi a tariffa militare con treni diretti o direttissimi, restano fissati in L. 2.20 per la 1ª classe, L. 1.65 per la 2ª e L. 1.10 per la 3ª.

Al volume delle Concessioni speciali, edizione 1909 ed al Regolamento sui trasporti militari, edizione 1903, dovranno quindi essere praticate le correzioni indicate, rispettivamente, negli allegati N. 1 e 2 al presente ordine di Servizio.

Le correzioni riguardanti le Concessioni speciali saranno poi comprese in un'Appendice alle medesime di prossima pubblicazione, mentre per quanto riguarda il Regolamento sui trasporti militari sarà provveduto, prossimamente, alla distribuzione di una nuova edizione.

Non sono soggetti all'aumento del 9 % i biglietti di cui all'art. 17 delle tariffe, per ragazzi dai tre ai sette anni, paganti la metà della tariffa ordinaria, nonchè quelli per conduttori di bestiame e di locomotive.

II. — Nuova tariffa differenziale A (*comma* **b** *predetto*).

L'attuale tariffa differenziale *A* è stata modificata per comprendervi gli aumenti stabiliti dall'art. 14, della citata legge 13

aprile 1911 N. 310 e la risultante nuova tariffa trovasi allegata alle Appendici 5ª e 12ª in principio annunziate.

Nel caso di rilascio di biglietti facoltativi a tariffa differenziale *A*, le stazioni dovranno pertanto attenersi dal 1° giugno c. a. ai prezzi della detta nuova tariffa, la quale annulla e sostituisce completamente quella attuale.

Per le relazioni per le quali esistono biglietti a destinazione fissa, sarà provveduto alla tempestiva sostituzione delle scorte attuali. Ove ciò non avvenisse in tempo le stazioni rilascieranno anche per tali relazioni biglietti facoltativi coi nuovi prezzi.

III. — Aumento del 9 % al prezzo dei biglietti di abbonamento di qualsiasi specie e soppressione dell'art. 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari (*comma c predetto*).

I prezzi, aumentati del 9 %, dei biglietti d' abbonamento ordinari e speciali e dei biglietti di congiunzione agli speciali, sono indicati nelle tabelle allegate alle predette Appendici alle Tariffe, 5ª e 12ª.

Le appendici stesse provvedono pure per la soppressione dell'art. 6 della tariffa degli abbonamenti ordinari.

In conseguenza di tale soppressione, a partire dal 1° giugno 1911, non avranno più alcun valore speciale le domande di biglietti d'abbonamento ad *itinerario radiale*, dappoichè non sarà più ammesso, per tale forma di abbonamento, alcun ribasso sui prezzi della tariffa degli abbonamenti ordinari. Perciò le domande di biglietti di abbonamento eventualmente compilate in tale forma avranno corso e saranno soddisfatte, da parte degli Uffici di emissione, come tutte le altre; cioé coll'applicazione dei prezzi normali.

I prezzi dei biglietti di abbonamento emessi su domande presentate a tutto il 31 maggio 1911, non subiranno l'aumento del 9 %, nè quello del 30 % se trattasi di abbonamenti radiali, e quindi, nella periodica convalidazione degli abbonamenti a pagamento rateale le stazioni riscuoteranno semplicemente l'importo delle rate indicato sugli scontrini dei singoli periodi rateali, senza alcuna aggiunta.

I biglietti di abbonamento speciali e per l'intera rete, comprendenti l'aumento del 9 %, saranno forniti alle stazioni al

più presto: Ove le nuove scorte non pervenissero in tempo, si continuerà la distribuzione dei biglietti attuali correggendone a mano i prezzi.

Nell'allegato N. 3 al presente Ordine di Servizio, si indicano i nuovi prezzi dei biglietti di abbonamento locale per le linee Milano-Gallarate-Varese, Gallarate-Laveno-Luino e Gallarate-Arona, da sostituire a quelli della 6ª Appendice alle Tariffe e condizioni edizione 1900 (O. S. N. 72-1907, punto 1°), avvertendo però che i prezzi dell'Appendice stessa restano sempre in vigore per il percorso Varese-Porto Ceresio della Società del Mediterraneo.

I nuovi prezzi dei biglietti anzidetti, con le relative norme e condizioni di acquisto e d'uso, sono riprodotti nella 6ª Appendice alle Tariffe, edizione 1908, di cui nella premessa al presente Ordine di Servizio, e costituiscono il nuovo Allegato N. 6-*D* alle Tariffe medesime.

Per quanto riguarda infine gli abbonamenti per studenti e per impiegati governativi di cui gli allegati 6-*B* e 6-*C* alle Tariffe stesse, i prezzi da applicarsi devono corrispondere alla metà di quelli risultanti dalle tabelle annesse alle due Appendici 5ª e 12ª.

IV. — Aumento del 6 % al prezzo dei biglietti circolari, dei combinati e combinabili italiani (*comma d predetto*).

In seguito all'aumento del 6 % di cui sopra al prezzo dei biglietti circolari italiani delle vecchie serie e dei biglietti circolari in ferrovia e sui laghi, saranno forniti alle stazioni appositi listini di correzione, da applicarsi sui biglietti stessi a partire dal 1° giugno 1911.

A scanso di possibili successive omissioni nella correzione, dei prezzi dei biglietti in parola, l'applicazione dei listini di correzione dovrà farsi subito *sulla intera scorta* dei rispettivi biglietti.

I biglietti combinati (circolari di andata e ritorno) verranno senz'altro sostituiti e per quanto riguarda i combinabili italiani le stazioni interessate riceveranno un nuovo elenco delle tratte, coi prezzi aumentati del 6 %, in base al quale correggeranno a mano il prezzo stampato sui tagliandi delle singole tratte.

Per le ragioni anzidette, tale correzione dovrà poi essere praticata, un po' per giorno, su tutti i tagliandi della scorta, in modo che i tagliandi stessi siano tutti corretti entro il più breve termine di tempo possibile, e, in ogni caso, non oltre il 30 giugno 1911.

V. — Biglietti di andata e ritorno regionali per le Esposizioni di Roma, Torino e Firenze.

Per effetto delle disposizioni di cui al primo comma dell'art. 14 della citata legge 13 aprile 1911 N. 310 anche i prezzi (a tariffa ridotta del 60 %) dei biglietti di andata e ritorno regionali di cui al capitolo III della Circolare rosa N. 16R -1911 devono essere aumentati del 9 % a partire dal 1° giugno di detto anno.

Il Controllo Prodotti di Firenze indicherà alle stazioni interessate quali sono i nuovi prezzi da riscuotersi dalla data anzidetta; però nel caso che tale indicazione non pervenisse in tempo debito, le stazioni dovranno egualmente applicare l'aumento prescritto, valendosi dell'apposita Tabella del 9 % di cui al punto I del presente Ordine di Servizio.

VI. — Servizio cumulativo italiano ed internazionale.

L'aumento del 9 % sui prezzi dei biglietti a tariffa ridotta di cui al punto I del presente Ordine di Servizio, ed i prezzi della nuova tariffa differenziale *A* di cui al successivo punto II, sono applicabili anche ai viaggi in servizio cumulativo italiano limitatamente, ben inteso, al percorso delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda il servizio cumulativo internazionale nulla è innovato, fino a nuove disposizioni.

VII. — Servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

In conseguenza delle disposizioni di cui al punto II del presente Ordine di Servizio, sono stati modificati anche i prezzi dei biglietti di corsa semplice in servizio cumulativo colla Sardegna per le corrispondenze aventi un percorso sulle ferrovie

dello Stato superiore a 150 chilometri, istituendo, coll'occasione, per qualcuna di tali corrispondenze, anche i biglietti di andata e ritorno.

Le variazioni di cui trattasi sono comprese nella 3ª Appendice alle Tariffe del servizio cumulativo anzidetto e dovranno avere effetto dal 1° giugno 1911.

Per la correzione dei prezzi dei biglietti di corsa semplice a destinazione fissa, le stazioni interessate riceveranno in tempo appositi listini unitamente alle scorte dei nuovi biglietti di andata e ritorno istituiti.

Qualora però siffatti listini non giungessero in tempo i prezzi dei biglietti dovranno essere corretti a mano.

VIII. — Pubblicazioni e biglietti.

La distribuzione delle varie Appendici alle tariffe, della Tabella 9 %, e degli Elenchi delle tratte dei combinabili italiani, continentali e siculi, sarà fatta dall'Ufficio Contabilità prodotti di Firenze; ed alla fornitura delle diverse specie di biglietti coi nuovi prezzi, in sostituzione di quelli attuali, provvederà come d'uso il Controllo Prodotti di Firenze.

IX. — Restituzione al Controllo Prodotti di Firenze dei biglietti ritirati dalla vendita. — Norme contabili.

I nuovi biglietti che, in relazione a quanto precede, il Controllo Prodotti di Firenze fornirà alle stazioni ed alle Agenzie interessate, saranno delle seguenti categorie:

a tariffa differenziale *A*;
» » » *B* (per operai rimpatrianti);
» » militare;
di abbonamento normali per l'intera Rete (*con validità di un mese*);
» » speciali;
combinati (circolari e di andata-ritorno).

Tutti indistintamente i biglietti delle suddette specie ora in approvvigionamento presso le stazioni e le Agenzie, saranno da restituire al prefato Controllo non più tardi del giorno 5 giugno 1911.

Per i biglietti a percorso facoltativo, l'aumento portato dalla Tabella 9 % dovrà essere sommato col prezzo di trasporto, dovendosi indicare sui biglietti e contabilizzare sui prospetti del Mod. I-213 con un'unica cifra comprendente il prezzo e l'aumento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 143. (SERVIZIO VII).

Servizio di corrispondenza pei trasporti di merci con la Ferrovia Tirano-St. Moritz esercitata dalla Società Anonima per la Ferrovia del Bernina.

A datare dal 1° giugno 1911, viene attuato, pel transito della stazione di Tirano, appartenente alla ferrovia Sondrio-Tirano della Società Anonima per le Ferrovie dell'Alta Valtellina, il servizio di corrispondenza per i trasporti di merci con la Ferrovia Tirano-St. Moritz, della Società Anonima per la Ferrovia del Bernina, sotto l'osservanza delle Norme e Condizioni Generali in vigore per tali servizi, nonchè di quelle qui in appresso indicate.

1. — ESTENSIONE DEL SERVIZIO DI CORRISPONDENZA. — Il servizio di corrispondenza viene ammesso per tutti i trasporti di merci a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, compresi i feretri, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi (salvo le esclusioni di cui al punto 2°).

I trasporti di merci a Piccola Velocità Accelerata, verranno eseguiti sul percorso della Ferrovia Tirano-St. Moritz, a Piccola Velocità Ordinaria.

Tale servizio di corrispondenza oltre che alle Ferrovie dello Stato viene esteso alle Amministrazioni secondarie ammesse al servizio cumulativo con la Ferrovia Sondrio-Tirano.

2. — TRASPORTI ESCLUSI DAL SERVIZIO DI CORRISPONDENZA. —

Dal servizio di corrispondenza con la Ferrovia Tirano-St. Moritz, sono esclusi:

a) i veicoli;
b) il bestiame;
c) i colli di un peso indivisibile superiore alle 10 tonn.;
d) le merci di lunghezza maggiore di m. 12.

3. — STAZIONI DELLA FERROVIA TIRANO-ST. MORITZ AMMESSA AL SERVIZIO DI CORRISPONDENZA; SERVIZI CUI SONO ABILITATE E RELATIVE DISTANZE. — Le stazioni della Ferrovia Tirano-St. Moritz ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Tirano e dei servizi cui sono abilitate, risultano dal prospetto « Allegato *A* » al presente Ordine di Servizio.

4. — ESECUZIONE DEI TRASPORTI:

A) I trasporti destinati a stazioni della Ferrovia Tirano-St. Moritz saranno eseguiti in servizio cumulativo con la Ferrovia Sondrio-Tirano e carteggiati per Tirano come se diretti a quella stazione.

I relativi documenti devono essere presentati dagli speditori o dalle Amministrazioni corrispondenti nel quantitativo di esemplari richiesti per il servizio cumulativo colla Ferrovia Sondrio-Tirano e dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva con la formula: « Tirano per .... ».

Oltre ai documenti in uso per il servizio cumulativo dovranno essere presentate le dichiarazioni per le dogane in doppio esemplare come stabilito per le spedizioni dirette all'estero nonchè le dichiarazioni di statistica e gli altri eventuali documenti prescritti dalle leggi dai regolamenti e dalle ordinanze di polizia, sanità e simili.

B) Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla Ferrovia Tirano-St. Moritz, sarà indicata quale stazione di partenza quella di Tirano e come mittente la Ferrovia stessa. Inoltre, nello spazio destinato alla descrizione della merce e subito dopo l'indicazione di questa, dovranno risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi della originaria provenienza colla formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N. .... proveniente da .... mittente ....* » e nello spazio destinato alla firma del

mittente sarà apposto il bollo ad umido della Ferrovia Tirano-St. Moritz, colla firma dell'incaricato della Ferrovia stessa. Alle richieste suddette dovranno essere allegati tutti i documenti che sono da consegnarsi ai destinatari, comprovanti le eventuali spese del precedente trasporto e quelle doganali.

5. — Tariffe e tassazione dei trasporti. — La tassazione delle spedizioni siano in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Tirano, osservando per il percorso della Ferrovia Sondrio-Tirano le norme per il servizio cumulativo con la Ferrovia stessa e dovrà essere fatta in base alle tariffe generali e speciali ed alle Condizioni in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali in quanto sia ammessa la loro applicazione.

Per quanto riguarda il percorso della Ferrovia Tirano-St. Moritz, la tassazione sarà sempre fatta a cura della Ferrovia stessa.

Per le disposizioni destinate alla Ferrovia Tirano-St. Moritz e delle quali venisse richiesta l'affrancazione anche dal punto di scambio di Tirano fino alla stazione definitiva, si dovrà esigere il relativo deposito giusta le disposizioni di cui all'art. 30, punto 1° del fascicolo « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* », diramato con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

6. — Diritto fisso. — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio di Tirano deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

7. — Tassa di bollo. — La tassa e sopratassa di bollo dovranno essere esatte soltanto per i trasporti in destinazione della Ferrovia Tirano-St. Moritz.

Nei rapporti con la Società per le Ferrovie dell'Alta Valtellina, pei trasporti in servizio di corrispondenza con la Ferrovia del Bernina, valgono le stesse norme che regolano il servizio cumulativo con la linea Sondrio-Tirano.

In relazione a quanto sopra dovranno essere introdotte opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza colle Amministrazioni secondarie.

Inoltre, nel « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (Edizione 1° luglio 1908) » a piè della pagina 93 alla nota **** riferentesi alla stazione di Sondrio, si dovrà aggiungere: « *Pel tramite della stazione di Tirano della Ferrovia Sondrio-Tirano, si effettua il servizio di corrispondensa con la Ferrovia Tirano-St. Moritz della Società Anonima per la Ferrovia del Bernina* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 144. (Servizio VIII).

Servizio diretto fra l'Inghilterre e l'Italia, per viaggiatori e bagagli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 344-1910).

Secondo quanto risulta dall'Ordine di servizio N. 344-1910, le Ferrovie inglesi distribuiscono per talune destinazioni italiane, in luogo di un solo biglietto diretto, due distinti biglietti: uno per la percorrenza da Londra a Modane, l'altro per la percorrenza da Modane alla stazione italiana di destinazione.

Ora, quanto è detto nel precitato Ordine di Servizio, riguardo all'esistenza di tali biglietti complementari per la percorrenza italiana, s'intende modificato e completato come in appresso dal 1° giugno 1911.

Si distribuiscono a Londra dei biglietti complementari in partenza da Modane, da Milano e da Roma in combinazione, rispettivamente, coi biglietti Londra-Modane, Londra-Milano e Londra-Roma.

I biglietti complementari da Modane sono di corsa semplice; quelli da Milano e da Roma sono di corsa semplice e di andata e ritorno.

Tali biglietti, sia di corsa semplice sia di andata e ritorno, sono a foglietto ed hanno lo stesso formato di quelli da Londra coi quali vengono distribuiti; quelli di andata e ritorno son

divisi in due sezioni, l'una delle quali — costituente il tagliando per l'andata — dev'essere ritirata al compimento di questa.

Essi hanno i colori dei biglietti del servizio interno italiano e sono stampati in due lingue: italiana ed inglese; danno facoltà di fermata nelle stazioni intermedie, senza formalità, nella misura che trovasi sugli stessi rispettivamente indicata e che corrisponde a quella fissata per i biglietti ordinari interni di eguale percorrenza.

La loro validità è uguale a quella dei biglietti Londra-Italia, cioè di 20 giorni per la corsa semplice e di 60 giorni per la andata e ritorno. Tale validità decorre dalla data del bollo della stazione distributrice in Londra, sicchè non occorre che i biglietti in parola siano presentati per la bollatura al confine o, rispettivamente, a Milano ed a Roma all'atto dell'inizio della loro utilizzazione. Soltanto quelli di andata e ritorno debbono essere bollati a data dalla stazione di partenza avanti di incominciare il viaggio di ritorno.

I biglietti attuali della stessa specie, dei quali è parola nel succitato Ordine di Servizio N. 344-1910 restano in distribuzione a Londra fino a tutto il corrente mese di maggio 1911; essi dovranno pertanto essere riconosciuti valevoli, per la effettuazione della rispettiva percorrenza alle condizioni per gli stessi fissate dal detto Ordine di Servizio, in quanto vengano esibiti avanti il *21 giugno 1911*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 145. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 221 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 276-1909).

Col 1° giugno 1911 la tariffa locale N. 221 P. V. sarà estesa ai trasporti di vitriolo verde (solfato di ferro), ecc., in partenza dalla stazione di Brescia.

Per conseguenza, nella intestazione della detta tariffa, dovrà

essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione col richiamo (5) alla seguente nota, da esporsi a piè del prospetto dei prezzi della tariffa stessa:

(5) Per le provenienze dalla Fabbrica Radaelli di Gardone Valtrompia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 146. (Servizio VII).

Apertura all'esercizio della Casa Cantoniera di Furci.

Dal 1° giugno 1911, verrà aperta all'esercizio, in via di esperimento, la Casa Cantoniera di Furci, al Km. 305 + 518,96 (da Palermo), fra Roccalumera, Mandanici e S. Teresa di Riva, della linea Messina-Catania.

La casa cantoniera, che trovasi a destra della linea nel senso da Catania verso Messina, sarà ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata a mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » diramate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Essa distribuirà biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto alleg. *A*; nonchè biglietti settimanali per lavoratori per Roccalumera e S. Teresa di Riva, e festivi per Messina C., Roccalumera e S. Teresa di Riva.

La stazione di S. Teresa di Riva sarà incaricata della scritturazione dei biglietti che si distribuiranno alla Casa Cantoniera di Furci e del versamento del relativo importo.

Per le modificazioni da importarsi alla « Prefazione Generale all'Orario generale di Servizio (Parte seconda) » ed al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », vedasi l'alleg. *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 147. (Servizio VII).

Estensione di servizio nella stazione di Airuno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 120-1911).

Dal giorno 1° giugno 1911 nella stazione di Airuno, della linea Lecco-Milano, resa tale ai soli effetti del servizio movimento con l'Ordine di Servizio N. 120-1911, cesseranno le limitazioni ora esistenti per i trasporti dei viaggiatori, bagagli e cani e detti trasporti saranno eseguiti, senza alcuna restrizione, tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano.

La stazione di Airuno effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Milano ogni cinque giorni e quindi il nome della stazione stessa sarà da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Milano, allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908, con la lettera *E*.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « (Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato) (Edizione 1° luglio 1908), » si dovrà:

a pagina 10 nelle finche 6 e 7 di contro al nome di Airuno, sopprimere il richiamo (*6*);

a pagina 125 nella tabella 36 considerare il nome di Airuno come scritto in carattere ordinario e sostituire alle distanze presentemente esposte quelle risultanti dal prospetto allegato *A*;

a pagina 221 di contro al nome di Airuno sopprimere l'indicazione di Casa Cantoniera.

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, le stazioni dovranno sopprimere l'indicazione di Casa Cantoniera di contro al nome di Airuno, ed esporre la distanza ed il relativo istradamento secondo quanto appresso è indicato:

Le stazioni situate sulla linea Milano-Calolzio Olginate-Lecco rileveranno la distanza per Airuno dalla tabella N. 36 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche » già modificata come sopra è detto.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per Airuno aggiungendo km. 6 a quella di Calolzio Olginate o km. 13

a quella di Usmate Carnate e scegliendo la distanza che dal confronto resulterà più breve. L'istradamento da esporsi sarà quello della stazione che avrà servito per base nella formazione della distanza.

Il nome della stazione di Airuno e le indicazioni relative all'istradamento ed alla distanza dovranno essere riportati nella sede opportuna nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi, ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911). »

Infine, nella « Prefazione Generale all'Orario di Servizio (Parte Seconda) » di fianco al nome di Airuno si dovrà sopprimere l'indicazione * e la lettera *L*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 148. (Servizio VII).

Estensione del servizio nella fermata di Cascano.

La fermata di Cascano, della linea Sparanise-Gaeta Elena attualmente abilitata al servigio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quello delle merci a Grande Velocità, per spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuna, a datare dal giorno 1° giugno 1911 viene ammessa anche al servizio merci a Piccola Velocità Ordinaria, limitatamente però alle spedizioni di peso non eccedente i Kg. 100 ciascuna.

In conseguenza, a pagina 26 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908), si dovrà aggiungere, nella colonna 10, di fronte al nome della stazione di Cascano, la lettera *O* col richiamo (4); e nella Prefazione Generale dell'Orario Generale di Servizio, parte seconda, le indicazioni esistenti di fianco alla predetta fermata, dovranno essere sostituite dalle indicazioni *L. O.-a.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 149. (Servizio VII).

Biglietti per viaggi circolari tra la Francia, l'Italia, la Tunisia, l'Algeria e la Spagna.

(Vedi Ordine di servizio N. 20-1906).

Nell'allegato al presente Ordine di Servizio trovansi indicati gli itinerari, i prezzi - quali rimarranno stabiliti dal 1° giugno 1911 - nonchè le Condizioni d'uso dei biglietti che sono in distribuzione in Francia, presso la stazione di Parigi P. L. M. e presso gli Uffici e le Agenzie delle Società francesi di Navigazione interessate, per la effettuazione dei viaggi circolari suddetti tra la Francia, l'Italia, la Tunisia, l'Algeria e la Spagna.

L'ordine di Servizio N. 20-1906 e le Istruzioni N. 47 e 59-1903 e N. 73-1904 ex R. M., nel medesimo citate, rimangono abrogati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 150. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 90-1911).

Col 1° giugno 1911 la tariffa locale N. 601 P. V. sarà estesa ai trasporti di vetrerie di fabbricazione nazionale in partenza dalla stazione di Ardenza.

Nella intestazione della tariffa locale predetta dovrà essere aggiunta, pertanto, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 151. (Servizio VIII).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 105-1911).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che, la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A. è stata concessa anche alle Ditte seguenti:

Società Cooperativa Produttori

Ortaggi e frutta . . . . . . di Pedaso
Di Liddo Francesco. . . . . di Bisceglie

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 152. (Servizi VII, X e XI).

Circolazione di carri di eccezionale portata.

Sono stati inscritti nel parco veicoli F.S. colla marca Poz e coi numeri 975.000 e 976.000 due carri di proprietà il primo del Ministero della Marina, l'altro del Ministero della Guerra.

Tali carri sono costituiti da due carrelli a sei assi ciascuno, riuniti da una intelaiatura la quale sostiene il carico.

I carri *hanno la residenza di Spezia.*

Per la circolazione dei suddetti carri devono essere osservate le seguenti prescrizioni:

1° I carri tanto carichi quanto vuoti devono viaggiare colle condizioni stabilite pei trasporti su carri non congiunti dagli ordinari apparecchi d'attacco, e se il carico supera la metà di quello che in relazione al punto 2° del presente Ordine di Servizio può essere ammesso per la circolazione sulle varie linee, il carro deve distare dalla locomotiva almeno per la lunghezza di 4 carri ordinari.

Allegato all' Ordine di Servizio N. 149-1911.

Biglietti per viaggi circolari tra la Francia, l'Italia, la Tunisia, l'Algeria e la Spagna

Numero dei viaggi	ITINERARIO	Validità dei biglietti	Prezzi dei biglietti valevoli sui piroscafi della Compagnia Generale Transatlantica fra **Marsiglia** e **Algeri**, della Società Nazionale Italiana di Servizi Marittimi fra **Tunisi** e **Palermo** e della Navigazione di Stato fra **Messina** e **Napoli**		Prezzi dei biglietti valevoli sui piroscafi *A)* della Compagnia Generale Transatlantica **fra Marsiglia e Algeri** e della Compagnia di Navigazione mista fra **Tunisi** e **Palermo**		Prezzi dei biglietti valevoli sui piroscafi *B)* della Compagnia di Navigazione mista o della Società Generale di trasporti marittimi a vapore fra **Marsiglia** e **Algeri** e della Compagnia di Navigazione mista fra **Tunisi** e **Palermo**	
			1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe
			fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
73 73 *A* 73-*B*	Parigi { Moret { Digione-Lione / Nevers-Vichy-Saint Germain des Fosses-Tarare-Lione } ; Corbeil { Nevers-Vichy-Saint Germain des Fosses-Clermont Ferrand-Nimes } } Marsiglia Tolone-Nizza-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Colle Salvetti -Roma- { Napoli-Battipaglia-Paola-Reggio C. / Napoli-Messina *via di mare* (1) } -Messina- -Catania-Siracusa-Catania-S. Caterina Xirbi-Caltanissetta-Canicattì-Aragona Caldare-Porto Empedocle-Aragona Caldare-Palermo-Tunisi-Ghardimaou-Souk Ahras-Duvivier-Bône-Guelma-Kroubs-Constantine-El Guerrah-Biskra-El Kantara-Batna-El Guerrah-Setif-Algeri. Marsiglia { Lione-Digione / Lione-Tarare-Saint Germain des Fosses-Vichy-Nevers } Moret ; { Nimes-Clermont Ferrand-Saint Germain des Fosses-Vichy-Nevers } Corbeil } -Parigi	90 giorni	562.—	396.—	562.—	396.—	540.85	375.50

(1) I biglietti dei viaggi circolari 73-*A* e 73-*B* non sono validi per la via di mare fra **Napoli** e **Messina**.

Numero dei viaggi	ITINERARIO	Validità dei biglietti	VALUTA	Prezzo dei biglietti valevoli sui piroscafi: della Compagnia Generale Transatlantica e della Società Nazionale Italiana di Servizi Marittimi — 1ª classe	2ª classe	A – della Compagnia di Navigazione mista (C.ie Touache). B – della Società Generale di trasporti marittimi a vapore. — 1ª classe	2ª classe
74 74A 74B	Da Parigi a Marsiglia *come nell' itinerario 73*, poi: Marsiglia – Algeri – El Guerrah – Biskra – El Guerrah – Constantine – Kroubs – Tunisi – Palermo – Girgenti – Canicatti – Caltanissetta – Catania – Siracusa – Catania – Messina – Reggio C. – Paola – Napoli – Roma – Pisa – Genova – Torino – Modane – Culoz – Bourg – Mâcon – Digione – Parigi	90 giorni	fr.	547.00	389.00	525.65	368.10
75	Da Parigi a Marsiglia *come nell' itinerario 73*, poi: Marsiglia – Cette – Cerbere – Barcellona – Tarragone – Valenza – Chinchilla – Cartagine – Orano – Perrégaux (2) – Algeri – El Guerrah Biskra – El Guerrah – Constantine – Kroubs – Tunisi – Palermo – Girgenti – Canicatti – Caltanissetta – Catania – Siracusa – Catania Messina – Reggio C. – Paola – Napoli – Roma – Pisa – Genova – Torino – Modane – Culoz – Bourg – Mâcon – Digione – Parigi	90 giorni					
	Percorsi metropolitani, marittimi, algerini e tunisini		fr.	562.00	399.00	—	—
	Percorsi spagnuoli (*imposta compresa*) . .		P.(1)	76.70	56.00	—	—
76	Parigi – Bordeaux – Irun – Burgos – Madrid (3) Toledo – Cartagine – Orano – Perregaux (2) – Algeri – El Guerrah – Biskra – El Guerrah – Constantine – Kroubs – Tunisi – Palermo – Girgenti – Canicatti – Caltanissetta – Catania – Siracusa – Catania – Messina – Reggio C. – Paola – Napoli – Roma – Pisa – Genova – Torino – Modane – Culoz – Bourg – Mâcon Digione – Parigi	90 giorni					
	Percorsi metropolitani, marittimi, algerini e tunisini		fr.	539.00	383.00	—	—
	Percorsi spagnuoli (*imposta compresa*). .		P.(1)	98.35	75.15	—	—

(1) La quota relativa ai percorsi spagnuoli, che è stabilita in *pesetas*, è pagabile in moneta francese, tenuto conto del corso del cambio.

(2) I viaggiatori possono effettuare il percorso da **Perrégaux a Beni-Ounif de Figuig** e ritorno mediante pagamento all'atto della partenza o durante il viaggio di un supplemento di fr. *61.50* in 1ª classe e di fr. *46.10* in 2ª classe.

(3) I viaggiatori devono provvedere a loro spese al loro passaggio, ed al trasporto del bagaglio fra le stazioni di **Madrid Principe Pio** e **Madrid Atocha**.

Numero dei viaggi	ITINERARIO	Validità dei biglietti	Prezzi dei biglietti valevoli sui piroscafi: 1° - Della Società Nazionale Italiana di Servizi Marittimi fra *Palermo* e *Tunisi*. 2° - Della Compagnia Generale Transatlantica fra *Tunisi* e *Marsiglia*		A — Della Compagnia di Navigazione mista (Compagnie Touache)	
			1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe
			fr.	fr.	fr.	fr.
151 151-A	Parigi-Moret / Corbeil-{Digione-Lione / Nevers-St. Germain-des-Fosses-Vichy-St. Germain-des-Fossés-Tarare-Lione / Nevers-Clermont Ferrand-Nimes}-Marsiglia-Tunisi-Palermo-Patti-Messina-Reggio Calabria-Napoli Roma-Pisa-Genova-Torino-Modane-Culoz-Bourg-Macon-Digione-Parigi	90 giorni	424.00	294.00	407.00	280.00
			1ª classe		2ª classe	
152	Parigi-Digione-Mâcon-Bourg-Culoz-Modane-Torino-Novara-Milano-{Pavia-Voghera / Vigevano}-Novi-Genova-Pisa-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Messina-Siracusa-Catania-Santa Caterina Xirbi-Canicatti-Aragona Caldare-Girgenti-Porto Empedocle-Rocca Palumba-Palermo-Termini Imerese-Patti-Messina-Reggio Calabria-Napoli-Roma-Pisa-Genova-Torino-Modane-Culoz-Bourg-Mâcon-Digione-Parigi	90 giorni	490.00		345.00	
153	Parigi-Digione-Mâcon-Bourg-Culoz-Modane-Torino-Novara-Milano-Piacenza-Bologna-Firenze-Chiusi-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Messina-Siracusa-Catania-Santa Caterina Xirbi-Canicatti-Aragona Caldare-Girgenti-Porto Empedocle-Rocca Palumba-Palermo-Termini Imerese-Patti-Messina-Reggio Calabria-Napoli-Roma-Pisa-Genova-Torino-Modane-Culoz-Bourg-Mâcon-Digione-Parigi	90 giorni	490.00		345.00	

Condizioni e Norme

Biglietti. — I biglietti hanno forma di libretto comprendente, sotto una copertina, i tagliandi afferenti alle singole percorrenze componenti l'itinerario e da staccarsi, man mano, dagli Agenti delle Amministrazioni interessate (1).

I biglietti sono stampati in lingua francese — ed in quanto del caso anche in italiano – su carta gialla quelli di 1ª classe e su carta verde quelli di 2ª classe.

Per essere valevoli debbono portare sulla copertina e su ciascun tagliando il timbro a secco dell'Amministrazione che li ha emessi nonchè il bollo a data dell'ufficio di vendita; essi debbono portare inoltre, sulla copertina, il bollo a data della stazione o del porto di partenza.

I biglietti sono personali e non possono quindi essere ceduti; essi portano stampata l'indicazione « Incessible » *e debbono essere muniti della firma del titolare.*

Validità dei biglietti. — La durata della validità dei biglietti è di 90 giorni e decorre dal giorno della partenza — tale giorno non compreso — indipendentemente dal giorno della distribuzione.

La durata della validità dei biglietti circolari 73^{A}, 73^{B}, 74^{A}, 74^{B}, 151, 151^{A}, 152 e 153 può essere prorogata di uno, due e tre periodi di trenta giorni. Ogni periodo di proroga decorre dallo spirare del periodo precedente e dà luogo alla riscossione d'un supplemento corrispondente al 10 % del prezzo iniziale del biglietto.

La domanda di proroga dev'esser fatta, col pagamento del supplemento relativo, avanti che sia spirato l'ultimo periodo di proroga

---

(1) I tagliandi per le percorrenze marittime Palermo–Tunisi e Napoli-Messina, o viceversa, sono intestati, fino a ristampa dei biglietti che li comprendono, alla *Navigazione Generale Italiana* mentre valgono ora per i piroscafi della *Società Nazionale di servizi marittimi*, fra Palermo e Tunisi e per quelli della Navigazione dello Stato fra Napoli e Messina. — Il viaggiatore viene di ciò informato per mezzo di un foglietto - avviso, che è all'uopo accluso nei biglietti di cui trattasi.

ammesso. In ogni caso il viaggiotore deve pagare il supplemento prima di prendere posto nel treno, essendo esso diversamente da considerare come sprovvisto di biglietto.

In caso di perdita del biglietto, di interruzione o di abbandono del viaggio per cause indipendenti dalle Amministrazioni, queste non sono tenute a corrispondere alcun rimborso per i percorsi non effettuati; parimenti non si fa luogo a rimborso per i percorsi che restassero da effettuare alla scadenza della validità del biglietto.

L'itinerario può dal viaggiatore essere iniziato nell'uno o nell'altro senso, ma la direzione scelta deve poi essere seguita fino al termine, perchè in caso diverso i tagliandi, trovandosi fuori dell'ordine consecutivo, sarebbero considerati come non aventi alcun valore.

Sulla Rete delle ferrovie P. L. M, il viaggiatore può recarsi da un punto dell'itinerario ad un altro percorrendo una linea più corta di quella indicata dal biglietto fra i detti due punti. È ben inteso però che ad un percorso delle ferrovie P. L. M. non può essere sostituito un percorso estraneo alle ferrovie stesse.

Fermate. — Il viaggiatore ha diritto di fermarsi, senza formalità, nelle stazioni estreme del percorso di ciascun tagliando. Esso può inoltre fermarsi in tutte le stazioni e nei porti intermedi serviti, avendo cura — per quanto riguarda le percorrenze italiane — di far indicare preventivamente, in una delle apposite caselle stampate sul tergo dei relativi tagliandi, la stazione intermedia nella quale desidera di fermarsi.

Ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai 3 anni sono trasportati gratuitamente, purchè tenuti in grembo dalle persone che li accompagnano.

Per i ragazzi di oltre 3 anni non è concesso alcun ribasso sul prezzo dei biglietti circolari di cui trattasi.

Controlleria dei biglietti. — I viaggiatori sono obbligati a presentare i loro biglietti ad ogni richiesta degli Agenti incaricati della controlleria ed a ripetere la loro firma ogni qual volta ciò sia loro richiesto dai detti Agenti. I tagliandi debbono essere staccati soltanto dal personale di servizio.

I tagliandi presentati disgiunti dal biglietto sono considerati nulli e di nessun valore se il viaggiatore non è in grado di esibire nello stesso tempo anche la copertina di esso biglietto coi tagliandi dei percorsi che ancora restassero da effettuare.

Bagagli. — I biglietti danno diritto alla franchigia di 30 Kg. di bagaglio sulle Reti: francese, tunisina, algerina e spagnuola. Nessuna franchigia è concessa sulle ferrovie italiane.

Sui piroscafi della *Società Nazionale di servizi marittimi* e su quelli della Navigazione dello Stato italiano i viaggiatori di 1ª classe possono trasportare gratuitamente 100 Kg. di bagaglio e quelli di 2ª classe 60 Kg. — Non si fa luogo ad una registrazione di tale bagaglio, il cui imbarco e sbarco deve effettuarsi a cura ed a spese del viaggiatore.

Ogni collo di bagaglio deve portare, in caratteri ben visibili, l'indicazione del nome del viaggiatore e della destinazione.

Avvertenze speciali per le percorrenze marittime. — I biglietti danno diritto al vitto nella misura stabilita dai Regolamenti di bordo.

Il viaggiatore deve fissare quanto più presto gli è possibile il posto a bordo dei piroscafi rivolgendosi, con lettera o con dispaccio, alle Agenzie di Navigazione interessate nelle rispettive località d'imbarco. In difetto di ciò il viaggiatore può non trovar posto sul piroscafo in partenza.

Sui piroscafi della *Società Nazionale di servizi marittimi* i domestici vengono accettati con biglietti di 1ª classe; però non sono ammessi a mensa cogli altri viaggiatori di tal classe.

Le condizioni delle tariffe generali delle Amministrazioni partecipanti, in quanto non siano contrarie alle disposizioni speciali che precedono, sono applicabili anche ai biglietti circolari di cui trattasi.

FERROVIE DELLO STATO

BIGLIETTI

PER

VIAGGI CIRCOLARI AL SUD DELLE ALPI

(in distribuzione all'estero)

Allegato all' Ordine di Servizio N. 153-1911

ROMA
TIPOGRAFIA DITTA LUDOVICO CECCHINI
1911

Biglietti per viaggi circolari al *Sud delle Alpi*

(*in distribuzione all' estero*)

CONDIZIONI E NORME

1. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* vengono distribuiti — di norma e salvo quant'è detto al punto 3° — unitamente ad appositi biglietti di *congiunzione* esteri (Billets complementaires) valevoli per l'andata dalla stazione estera di partenza a quella di confine, donde ha principio il viaggio circolare italiano, e per il ritorno dall'altra stazione di confine alla quale ha termine detto viaggio.

2. — Nelle combinazioni via Pino-Gottardo e via Sempione sono considerate Luino e Domodossola come stazioni di confine ed alle stesse fanno quindi rispettivamente capo gli itinerari dei due biglietti: di *congiunzione* estero e circolare *Sud delle Alpi*.

3. — I due biglietti: di *congiunzione* estero e *Sud delle Alpi* hanno, insieme, la validità di 60 giorni. Non è ammessa alcuna proroga di detta validità.

4. — I biglietti circolari sud delle Alpi possono anche essere distribuiti senza il biglietto di *congiunzione* estero: quelli della *Serie A* ai viaggiatori provvisti di biglietto di abbonamento o gratuito od a tariffa comunque ridotta per la percorrenza francese; quelli delle *altre Serie* su presentazione di un biglietto d'abbonamento generale svizzero o di un biglietto combinabile svizzero e d'un biglietto gratuito od a tariffa ridotta per la percorrenza francese.

Può inoltre tener luogo del biglietto di *congiunzione* estero una combinazione di biglietti a tagliandi delle agenzie estere.

Quando — nei casi anzidetti — il biglietto *Sud delle Alpi* sia stato distribuito senza il biglietto di *congiunzione* e non porti la indicazione dei termini di validità, questi debbono esservi inscritti dalla stazione italiana di confine computandoli in giorni 60 dalla data della presentazione.

5. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* sono in foglietto, a fascia, di color verde per la 1ª classe e bianco per la 2ª classe; sono redatti in quattro lingue: italiana, francese, tedesca ed inglese e contengono un tagliando di controllo che deve essere ritirato alla stazione di confine all'inizio del viaggio, nonchè i tagliandi per i percorsi di navigazione, qualora l'itinerario comprenda detti percorsi.

6. — Alla stazione di confine il viaggiatore deve indicare la stazione italiana nella quale intende di fare la prima fermata ed il bigliettario bollerà e vidimerà il biglietto per la stazione prescelta. Lo stesso obbligo incombe poi al viaggiatore alla partenza dalla prima e dalle successive stazioni di fermata.

Qualora venga rilevato, alla partenza dalle stazioni di confine, che alcuno dei biglietti di cui trattasi non sia stato debitamente bollato e vidimato, si deve tosto farlo regolarizzare e — se ne manca il tempo — il biglietto deve essere ritirato dal Capo Conduttore che ne curerà la detta regolarizzazione all'arrivo nella prima stazione ove il treno abbia sufficiente fermata ed in ogni caso all'arrivo a:

Genova per i treni provenienti da Ventimiglia;
Torino » » » Modane;
Arona, Novara o *Milano* per i treni provenienti da Domodossola;
Novara per i treni provenienti da Luino;
Milano » » » Chiasso.

La regolarizzazione dei biglietti nei casi suindicati deve aver luogo senza pagamento di alcuna tassa e va fatta nel modo prescritto cioè: coll'applicazione del bollo e del visto per la prima fermata, nonchè — occorrendo — colla indicazione dei termini di validità e colla apposizione della firma da parte dei titolari.

Per il percorso poi che fosse stato effettuato oltre le dette stazioni interne con biglietto irregolare, il viaggiatore deve essere sottoposto al pagamento supplementare di *un terzo del prezzo d'un biglietto a tariffa intera* per il percorso stesso. Contemporaneamente il biglietto deve essere regolarizzato, per la continuazione del viaggio, a cura della stazione ove fu avvertita l'irregolarità o — mancandone il tempo — in quella più prossima, senza riscuotere, in tal caso, alcuna tassa per il percorso fra l'una e l'altra di dette stazioni.

7. — I biglietti circolari di cui trattasi sono valevoli per incominciare il viaggio anche da una stazione intermedia della relativa percorrenza, con rinuncia al tratto anteriore. Così i biglietti con itinerario da *Ventimiglia* devono essere tenuti valevoli anche se presentati per la regolarizzazione alle stazioni di Bordighera, S. Remo ecc.; quelli da *Domodossola* se presentati ad una stazione della riviera del Lago Maggiore; quelli da *Luino* se presentati a Laveno o ad Arona; quelli da *Chiasso* se presentati a Como.

AVVERTENZE SPECIALI

concernenti i percorsi di navigazione

I biglietti per i viaggi circolari N. 8, 10 e 11 delle varie serie, che comprendono le percorrenze marittime *Napoli-Palermo* o *Napoli-Messina* non danno diritto al vitto sui piroscafi. Questo si deve pagare a parte, se somministrato, al prezzo stabilito dalla tariffa di bordo.

Non sono garantiti i posti a bordo se i viaggiatori non hanno cura di far preventivamente vistare i biglietti dall'Agenzia della Navigazione dello Stato. In ogni caso i viaggiatori non hanno diritto che ai letti (*couchettes*) che si trovino ancora disponibili all'atto della presentazione dei biglietti all'Agenzia.

Sui piroscafi il trasporto del bagaglio propriamente detto è gratuito, nel limite di 100 kg. per ogni viaggiatore di 1ª classe e di 70 kg. per ogni viaggiatore di 2ª classe. Per ogni 10 chilog. di eccedenza di peso si paga una tassa di 50 centesimi.

All'imbarco ed allo sbarco i viaggiatori debbono sorvegliare i propri bagagli, i quali debbono portare l'indicazione del nome del proprietario e della destinazione.

Le indennità in caso di smarrimento dei bagagli, regolarmente imbarcati e consegnati agli uffici di bordo, vengono corrisposte nei limiti previsti dall'art. 29 del Regolamento per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli sulle linee di navigazione dello Stato.

Nei casi di ritardi o di mancate coincidenze l'Amministrazione risponde in conformità dell'Art. 16 del succitato Regolamento della Navigazione.

I viaggiatori debbono del resto uniformarsi, durante le traversate, alle ordinarie prescrizioni del ridetto Regolamento.

Le condizioni e le norme vigenti per l'uso dei biglietti circolari italiani, quali risultano dall'allegato N. 5 alle Tariffe, sono applicabili anche ai biglietti circolari **Sud delle Alpi** *salvo per ciò che concernono la proroga della validità — che non è ammessa per questi biglietti — e la formazione dei prezzi, nella quale l'applicazione dell'art. 26 delle Tariffe è regolata dai criteri fissati dall'Ordine di Servizio N. 93-1906 parte I punti 10 e 11.*

1. — Serie A - Ventimiglia-Modane

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-Alessandria-Torino-Modane *o viceversa*	45.00	31.80
2	Ventimiglia-Genova-(Voghera / Alessandria)-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	59.75	42.10
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	125 60	83.55
4	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	152.90	101.15
5	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Venezia- Milano-Torino-Modane *o viceversa*	172 20	113.15
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona- (Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	179.00	118.05
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona-Loreto-Ancona- Castelbolognese-Ravenna-Castelbolognese-Bológna-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	165.60	108.95
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti }-{ Messina {Villa S. G. / Reggio C.} {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} / Messina-Napoli via mare }- Foggia-Ancona-(Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	222.95	146.80
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-(Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara- Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	176.00	115.85
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti }-{ Messina {Villa S. G. / Reggio C.} {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} / Messina-Napoli via mare }- Foggia-Ancona-(Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	222.95	146.80
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti } Messina {Villa S. G. / Reggio C.}-{(Metaponto / Paola)-Napoli} *o viceversa* -Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Milano-Torino-Modane *o viceversa*	222.95	146.80
12 (1)	Ventimiglia-Genova-Pisa-Civitavecchia-Roma-Napoli-Battipaglia-Paola-(Villa S. Giov. / Reggio C.)-Patti-Palermo-Patti-(Villa S. Giov. / Reggio C.)-Paola- Battipaglia-Napoli-Roma-Civitavecchia-Pisa-Genova-Alessandria-Torino-Modane *o viceversa*	197.90	131.15

(1) I biglietti per questo viaggio circolare sono in distribuzione anche presso le stazioni di transito: Ventimiglia e Modane.

3. — Serie B B - Ventimiglia-Chiasso.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-{ Torino-Novara / Voghera-Pavia / Alessandria-Vigevano }-Milano-Chiasso *o viceversa*	55.00	38.75
2	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Chiasso *o viceversa*	86.40	60.65
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	106.45	74.70
4	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	144.85	95.45
5	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	164.45	108.05
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-(Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	170.35	111.65
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona-Loreto-Ancona-Castel Bolognese-Ravenna-Castel Bolognese-Bologna-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	157.85	104.15
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo-via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti } - { Messina-{ Villa S. Giov. / Reggio C. } - { Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli } / Messina-Napoli via mare }-Foggia-Ancona- (Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	221.80	145.90
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-(Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa.*	168.15	110.25
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo-via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti } - { Messina-{ Villa S. Giov. / Reggio C. } - { Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli } / Messina-Napoli via mare }-Foggia-Ancona- (Bologna / Rimini-Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	221.80	145.90
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo-via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti }-Messina-{ Villa S. Giov. / Reggio C. } - { Metaponto / Paola }-Napoli } *o viceversa* Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	221.80	145.90

4. — Serie C — Ventimiglia-Domodossola

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova- { Voghera-Milano / Alessandria { Novara / Novara-Orta Miasino } Arona } -Domodossola *o viceversa*	44.40	32.30
2	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Domodossola *o viceversa*	93.15	65.40
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	113.15	76.60
4	Ventimiglia-Genova-Pisa- Livorno/Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma- Chiusi/Foligno -Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	145.65	95.95
5	Ventimiglia-Genova-Pisa- Livorno/Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma- Palestrina/Velletri -Napoli- Palestrina/Velletri -Roma- Chiusi/Foligno - Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	164.45	108.05
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze- Chiusi/Foligno -Roma- Palestrina/Velletri -Napoli-Foggia-Ancona-Rimini- Bologna/Ravenna - Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	168.85	110.75
11	Ventimiglia-Genova-Pisa- Livorno/Colle Salvetti -Roma- Palestrina/Velletri -Caserta-Napoli- -Napoli-Palermo via mare { Aragona C. / Marianopoli } -Catania-Giardini T. / Patti } -Messina- { Villa S. Giovanni / Reggio C. } - { Metaponto / Paola } -Salerno-Napoli } *o viceversa* -Napoli- Palestrina/Velletri -Roma- Chiusi/Foligno -Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Padova-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	221.80	145.90

5. — Serie D — Modane-Domodossola

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Modane-Torino-{ Vercelli-Novara-Milano-Arona / Santhià-Borgomanero / Vercelli-Novara }-{ Arona / Orta Miasino }-Domodossola *o viceversa*	38.40	27.00
2	Modane-Torino- Alessandria/Acqui -Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Domodossola *o viceversa*	103.40	72.40
3	Modane-Torino- Alessandria/Acqui -Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	123.65	82.20
4	Modane-Torino- Alessandria/Acqui -Genova-Pisa- Livorno/Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma- Chiusi/Foligno -Firenze-Bologna-Padova-Venezia- - Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	150.55	99.40
5	Modane-Torino- Alessandria/Acqui -Genova-Pisa- Livorno/Colle Salvetti - Civitavecchia-Roma - Palestrina/Velletri -Napoli- Palestrina/Velletri -Roma- - Chiusi/Foligno -Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	169.15	111.00
9	Modane-Torino - Alessandria/Acqui -Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze- Chiusi/Foligno -Roma- Palestrina/Velletri -Napoli Foggia-Ancona- - Rimini- Bologna/Ravenna -Ferrara-Padova-Venezia-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	172.85	113.60
11	Modane-Torino- Alessandria/Acqui -Genova-Pisa- Livorno/Colle Salvetti -Roma- Palestrina/Velletri -Caserta-Napoli- { Napoli-Palermo-via mare { Aragona C. / Marianopoli } Catania-Giardini T. / Patti }-Messina-{ Villa S. Giovanni / Reggio C. }-{ Metaponto / Paola }-Battipaglia-Salerno-Napoli } *o viceversa* Napoli- Palestrina/Velletri -Roma- Chiusi/Foligno -Firenze-Bologna-Padova-Venezia-Padova-Verona-Milano-Domodossola *o viceversa*	222.10	146.15

6. — Serie E - Modane-Luino

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
1	Modane–Torino–Novara– { Sesto Calende / Milano } – { Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	32.35	22.85
2	Modane–Torino–Genova–Pisa–Livorno–Pisa–Empoli–Firenze–Bologna–Piacenza–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	100.70	70.80
3	Modane–Torino–Genova–Pisa–Livorno–Pisa–Empoli–Firenze–Bologna–Padova–Venezia–Verona–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	119.75	79.10
4	Modane–Torino–Genova–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Civitavecchia–Roma– Chiusi / Foligno –Firenze–Bologna–Padova–Venezia–Verona–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	151.35	99.90
5	Modane–Torino–Genova–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Civitavecchia–Roma– Palestrina / Velletri –Napoli– Palestrina / Velletri –Roma– Chiusi / Foligno –Firenze–Bologna–Padova–Venezia–Verona–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	170.65	111.90
6	Modane–Torino–Genova–Pisa–Lucca–Firenze–Empoli–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Civitavecchia–Roma– Palestrina / Velletri –Napoli–Foggia–Ancona– – Bologna / Ravenna –Ferrara–Padova–Venezia–Verona–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	176.65	116.30
7	Modane–Torino–Genova–Pisa–Lucca–Firenze–Empoli–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Civitavecchia–Roma–Orte–Foligno–Ancona–Loreto–Ancona–Castel Bolognese–Ravenna–Castel Bolognese–Bologna–Padova–Venezia–Verona–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	164.05	107.90
8	Modane–Torino–Genova–Pisa–Lucca–Firenze–Empoli–Pisa– Livorno / Colle Salvetti –Civitavecchia–Roma– Palestrina / Velletri –Napoli Napoli–Palermo–via mare { { Aragona C. / Marianopoli } –Catania–Giardini T. / Patti } – { Messina– { Villa S. Giov. / Reggio C. } – { Taranto–Bari / Paola–Battipaglia–Napoli } / Messina–Napoli via mare } – Foggia–Ancona– Bologna / Rimini–Ravenna –Ferrara–Padova–Venezia–Verona–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	222.10	146.15
9	Modane–Torino–Genova–Pisa–Livorno–Pisa–Empoli–Firenze– Chiusi / Foligno –Roma– Palestrina / Velletri –Napoli–Foggia–Ancona–Rimini– Bologna / Ravenna – –Ferrara–Padova–Venezia–Verona–Milano– { Laveno–Luino / Arona–Luino o Locarno per il Lago Maggiore } *o viceversa*	174.35	114.70

8. — Serie F - Chiasso-Domodossola.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Chiasso–Milano–Arona–Domodossola *o viceversa*	18.65	13.15
2	Chiasso–Milano–Piacenza–Bologna–Firenze–Empoli–Pisa–Livorno–Genova . . . { Alessandria / Acqui { Torino–Santhià–Borgomanero / Alessandria–Novara } { Arona / Orta Miasino } Domodossola *o viceversa*	98.70	69.25
3	Chiasso–Milano–Verona–Venezia–Padova–Bologna–Firenze–Empoli–Pisa–Livorno–Pisa–Genova– { Alessandria / Acqui { Torino–Santhià–Borgomanero / Alessandria–Novara } { Arona / Orta Miasino } Domodossola *o viceversa*	120.70	80.20
4	Chiasso–Milano–Verona–Venezia–Padova–Bologna–Firenze– Chiusi / Foligno –Roma–Civitavecchia– Livorno / Colle Salvetti –Pisa Genova– { Alessandria / Acqui { Torino–Santhià–Borgomanero / Alessandria–Novara } { Arona / Orta Miasino } –Domodossola *o viceversa*	147.80	97.40
5	Chiasso–Milano–Verona–Venezia–Padova–Bologna–Firenze– Chiusi / Foligno –Roma– Palestrina / Velletri –Napoli– Palestrina / Velletri – Roma–Civitavecchia– Livorno / Colle Salvetti –Pisa–Genova– { Alessandria / Acqui { Torino–Santhià–Borgomanero / Alessandria–Novara } { Arona / Orta Miasino } Domodossola– *o viceversa*	166.50	109.20
9	Chiasso–Milano–Verona–Venezia–Padova–Ferrara– Bologna / Ravenna –Rimini–Ancona–Foggia–Napoli– Palestrina / Velletri –Roma– Chiusi / Foligno –Firenze– Empoli–Pisa–Livorno–Pisa–Genova– { Alessandria / Acqui { Torino–Santhià–Borgomanero / Alessandria–Novara } { Arona / Orta Miasino } Domodossola– *o viceversa*	170.20	111.60
11	Chiasso–Milano–Verona–Padova–Venezia–Padova–Bologna–Firenze– Chiusi / Foligno –Roma– Palestrina / Velletri Caserta–Napoli– Napoli–Palermo– via mare { Aragona C. / Marianopoli { Catania–Giardini T. / Patti } –Messina– { Villa S. Giovanni / Reggio C. } – { Metaponto / Paola } – Battipaglia–Salerno–Napoli { *o viceversa* } Napoli– Palestrina / Velletri –Roma– Livorno / Colle Salvetti –Pisa–Genova– { Alessandria / Acqui { Torino–Santhià–Borgomanero / Alessandria–Novara } { Arona / Orta Miasino } Domodossola *o viceversa*	220.95	145.25

2° per quanto riguarda le linee che possono essere percorse dai carri Poz 975·000 e 976.000 in relazione al peso del loro carico devono essere osservate le norme seguenti:

Col carico massimo normale di 100 tonn.	possono circolare solo sulle linee sulle quali non si hanno limitazioni alla circolazione delle locomotive.
Con carico non superiore a tonn. 85.	possono circolare su tutte le linee sulle quali sono ammesse in doppio attacco le locomotive del gruppo 420 (2ª serie).
Con carico non superiore a tonn. 70.	possono circolare su tutte le linee sulle quali sono ammesse in doppio attacco le locomotive del gruppo 900.
Con carico non superiore a tonn. 50.	possono circolare su tutte le linee sulle quali sono ammesse in doppio attacco le locomotive gruppo 215.
Con carico non superiore a tonn. 40.	possono circolare su tutte le linee della Rete F. S.

3° I carichi sopra indicati debbono, per quanto possibile, ripartirsi in parti uguali su ciascun carrello. Qualora ciò non fosse possibile si dovrà ritenere come carico del carro il doppio del peso della parte di carico che è sostenuta dal carrello più gravato.

4° I carri Poz 975.000 e 976.000 sono esclusi dalla circolazione su quelle linee dalle quali sono esclusi veicoli con passo rigido superiore a m. 5.00 oppure per le quali esistono limitazioni di qualsiasi natura per la circolazione dei veicoli a carrelli.

5° Qualora occorresse trasportare carichi di peso superiore a tonn. 100, oppurre dovessero essere percorse linee sulle quali a termini del punto 2 per il peso del carico od a termini del punto 4° per la base rigida, i carri Poz 975.000 e 976.000 non possono circolare, si dovranno richiedere istruzioni al Servizio Centrale X, indicando il peso e le dimensioni dei pezzi da trasportare, l'itinerario e tutti gli estremi relativi al trasporto da effettuare.

6° Durante il viaggio è vietato d'introdurre i carri Poz 975.000 e 976.000 nei binari degli scali merci, parchi veicoli e simili; e dovrà prescriversi il transito alla velocità di 6 km. all'ora sui deviatoi che non siano quelli regolarmente percorsi

da treni. Per la circolazione sulle diramazioni ai porti, per l'accesso ai binari merci di deposito, ecc. le stazioni dovranno prendere accordi colla Sezione del Mantenimento interessata.

7° I carri Poz 975.000 e 976.000 portano sulle fiancate anche la seguente iscrizione speciale: « Deve circolare secondo le norme dell'Ordine di Servizio 152-1911. »

Il personale del Movimento e quello della Trazione e Materiale dovrà per quanto lo riguarda, accertarsi in modo speciale, sia prima della partenza sia lungo il percorso, che siffatti carichi eccezionali presentino i necessari requisiti di sicurezza.

Ordine di Servizio N. 153. (Servizio VIII).

Biglietti per viaggi circolari al Sud delle Alpi.

In relazione a quanto prescrive la Legge N. 310 delli 13 aprile 1911, art. 14 punto *d*), vengono a mutare dal 1° giugno 1911 anche i prezzi dei biglietti circolari *Sud delle Alpi*, che trovansi in distribuzione all'estero - presso talune Amministrazioni ferroviarie ed Agenzie - per l'effettuazione di viaggi circolari in Italia aventi principio da uno dei nostri transiti colla Francia o colla Svizzera e termine ad un altro di detti transiti.

Le condizioni e le norme che regolano l'uso di tali biglietti, i relativi itinerari ed i nuovi prezzi trovansi riportati nell'Allegato al presente Ordine di Servizio.

L'Ordine di Servizio N. 319-1910 e quelli 26-1903 ex R.M. e N. 60-1903 ex R.A. s'intendono abrogati.

Da distribuire agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni viaggiatori.

Ordine di Servizio N. 154. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi ordine di Servizio N. 132-1911).

Col giorno 1° giugno 1911, le stazioni di Treviso e di Trofarello saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, nell'allegato 5 alla parte II delle Condizioni e Tariffe del servizio stesso (edizione 1° luglio 1910) dovranno farsi le seguenti aggiunte:

Treviso	G. P.	Civitavecchia	590	Livorno M.	359
		Livorno S. M. (1). . .	357		
Trofarello	G. P.	Civitavecchia	564	Genova. .	153
		Genova (1)	153		

Il nome delle stazioni di Treviso e Trofarello, dovrà inoltre aggiungersi nell'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 186-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 155. (Servizio VIII).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 233-1910).

Col 1° giugno 1911 la tariffa locale interna sicula N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di pietra, calce viva, ecc. in partenza dalla stazione di Saponara Bauso.

Nella intestazione di detta tariffa deve, pertanto, essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 156. (Servizio VIII).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 260-1910).

Col 1° giugno 1911 la tariffa locale N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di barbabietole in natura, in destinazione della stazione di Casalmaggiore ed a quelli di zucchero greggio e melasso e di zucchero comune in partenza dalla stazione medesima.

Per conseguenza, nella intestazione delle serie A, B^a^ e B^b^, C e C^b^, della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Ordine di Servizio N. 157. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N°. 133-1911).

Col 1° giugno 1911 entrerà in vigore la seguente disposizione, da introdursi a pag. 365 della Tariffa diretta italo-germanica e precisamente come terz'ultimo alinea del *Nota bene* esposto in calce alle Avvertenze relative ai prezzi di trasporto per la percorrenza estera:

« E' ammesso l'inoltro a G. V. dalle stazioni di rispedi-
« zione all'Italia. — In tali casi per le rispedizioni ad Ala e
« Pontafel e per la parte dei trasporti da inoltrarsi a G. V.,
« oltre alle tasse di rispedizione indicate più sopra, viene esatta
« una ulteriore tassa di Fr. 0,64 per ogni 100 Kg. pel tratto da
« Ala a Peri confine, e di Fr. 0,14 per ogni 100 Kg. pel tratto
« Pontafel-Pontebba e ciò a compenso del trasporto effettuato
« a grande velocità su detti tratti ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 45. (Servizio VIII).

Trasporti a P. V. A. di derrate alimentari in conto corrente per l'Estero.

Si è verificato che alcuni trasporti a P. V. A. di derrate alimentari per l'estero, eseguiti in conto corrente, sono stati dalle stazioni destinatarie ritenuti in assegnato, perchè sulle lettere di vettura non figuravano esposte nè la dicitura « in conto corrente », nè le tasse in affrancato, com'è prescritto dall'art. 38 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Inoltre per molti trasporti pure in conto corrente, le stazioni estere destinatarie hanno provveduto ad esazioni suppletive, perchè le tasse inscritte sulle lettere di vettura risultavano deficienti.

Da ciò sono derivate proteste da parte dei destinatari, frequenti quanto giustificate lagnanze delle Amministrazioni estere e delle Società correntiste, nonchè un lavoro non indifferente agli Uffici della nostra Amministrazione.

Affinchè questi inconvenienti non si ripetano si fa viva raccomandazione alle stazioni di esigere dalle prefate Società correntiste che abbiano ad esporre su tutti i tagliandi delle lettere di vettura delle loro spedizioni l'indicazione « in conto corrente » e di tener sempre presente quanto prescrive il citato art. 38 delle « Norme », che fa obbligo di calcolare con esattezza ed esporre in affrancato su tutti i tagliandi delle lettere di vettura e sui relativi fogli di via le tasse di porto ed accessorie. Si rammenta pure ai transiti di confine che essi sono tenuti a verificare ed, occorrendo, a rettificare le tasse di siffatti trasporti tanto per il percorso italiano quanto per quello estero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Istruzione N. 1. (SERVIZI VII E VIII)

Invio delle contabilità gestioni delle stazioni all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze ed ai Controlli prodotti di Firenze e di Torino

Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 39 delle Norme per il servizio contabile del Capo-stazione, nel quale sono pure indicati i diversi elaborati contabili delle stazioni, nonchè gli Uffici cui debbono essere trasmessi, si prescrive, a parziale modificazione delle modalità d'invio degli elaborati stessi, di cui ai successivi articoli 40 e 41, quanto appresso:

A cominciare dal 1° luglio 1911 le stazioni autorizzate a compilare i riassunti delle spedizioni e degli arrivi per giornata e per cinquina, dovranno inviare direttamente al Controllo prodotti di Torino, se trattasi di trasporti a P V., ed all'Ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze, se riguardano trasporti a G. V. e P.V. accelerata, e non più tardi del primo treno dei giorni 9, 14, 24 e 29, soltanto i riassunti ed i relativi allegati, concercenti, rispettivamente, la 1ª, 2ª, 4ª e 5ª cinquina di ciascun mese, mentre quelli della 3ª e 6ª cinquina, unitamente agli altri elaborati e documenti riguardanti la contabilità delle gestioni merci, le stazioni medesime dovranno invece spedirli, nei giorni 4 e 19, al proprio Ispettore di riparto del Movimento, il quale provvederà pei successivo inoltro.

In conformità, le stazioni che compilano i riassunti per quindicina, dovranno pure inviare tutti i loro elaborati (gestioni merci) nei giorni 4 e 19, al rispettivo Ispettore di Riparto, al quale da tutte le stazioni indistintamente, dovranno inoltre essere trasmesse, nel giorno 4 di ciascun mese, le contabilità delle gestioni viaggiatori, bagagli, telegrafo ed il conto corrente riassuntivo mod. I-502, coi rispettivi allegati, riferibile al mese precedente.

In dipendenza di quanto sopra, gli Ispettori di Riparto fisseranno i treni da utilizzarsi per il concentramento delle contabilità ad essi spedite, scegliendoli opportunamente, fra quelli convergenti alle proprie sedi, in guisa che, nei giorni 4 e 19

di ogni mese, le contabilità predette, di tutte le stazioni dipendenti, possano essere in loro possesso.

Per accertare la consegna dei pieghi, gli Ispettori provvederanno perchè, dalle stazioni limite di riparto, i Conduttori dei treni stabiliti per la raccolta dei pieghi siano muniti della correntale mod. G-95 e 95ª (allegato A) *rosa* per i pieghi diretti all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze (al quale com'è detto all'art. 39 precitato, devono essere trasmesse anche le contabilità viaggiatori, bagagli, telegrafi, G. V. e P. V. accelerata, quantunqae di competenza di quel Controllo), e *bianca* per quelli diretti al Controllo prodotti di Torino.

Al ricevere dei pieghi, gli Ispettori di riparto ne effettueranno la spunta, praticando sui mod G-95 e G-95ª le necesarie annotazioni per norma degli uffici riceventi, provvedendo subito agli opportuni richiami ed accertamenti in confronto delle stazioni ritardatarie.

La spedizione dei pieghi contabilità ai predetti Uffici, verrà dagli Ispettori di riparto eseguita nello stesso giorno in cui loro pervengono, includendoli in appositi sacchi, che verranno forniti nel numero di 4 per ciascuno dei due Uffici, previa emissione del prescritto buono di prelievo mod F-22, da indirizzarsi al Magazzino economato di Roma.

I sacchi porteranno la leggenda:

« Ispettorato di Riparto di . . . . »

e rispettivamente l'indirizzo:

« All'Ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze »

oppure:

« Al Controllo prodotti di Torino ».

dipinta in *rosso* per Firenze ed in *nero* per Torino, in modo che non possano avvenire disguidi nelle spedizioni, da effettuarsi con lettera di porto in servizio mod. I-112, a grande velocità e con treni diretti.

Le contabilità in ritardo dovranno essere trasmesse dalle stazioni interessate, direttamente ai ripetuti Uffici, scortandole con lettera di porto in servizio e dando contemporaneamente avviso del giorno e del treno d'invio al proprio Ispettore di Riparto.

Per quanto poi riguarda la contabilità delle stazioni sicule, la Stazione di Messina dovrà attenersi alle prescrizioni per essa

stabilite dal precitato articolo 40 delle Norme contabili e provvederà altresì per l'immediato inoltro a destino anche delle contabilità che, racchiuse negli appositi sacchi, le perverranno dagli Ispettori di Riparto.

L'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze ed il Controllo Prodotti di Torino dovranno curare la sollecita restituzione dei sacchi ai singoli Ispettori di Riparto, effettuandone la rispedizione con modulo I-112.

I nuovi moduli G. 95 e G. 95ª saranno da richiedersi, nei modi d'uso, al Magazzino stampe della circoscrizione,

In relazione a quanto sopra, le stazioni provvederanno alle opportune varianti ai precitati articoli 40 e 41 delle Norme per il servizio contabile del Capo stazione.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, e 15.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 4.V (SERVIZIO VIII).

Modificazioni d'orario sulle linee al Sud di Roma da attivarsi il 1° giugno 1911.

Principali modificazioni dell'orario dei treni viaggiatori.

Col 1° giugno 1911 verrà attivato un nuovo orario per le linee Roma-Napoli, Napoli-Metaponto-Taranto, per tutte quelle situate al Sud di queste ultime e per tutte quelle della Sicilia.

Comunicazioni dirette.

ROMA-NAPOLI-MESSINA-PALERMO. — Il treno 109 viene reso diretto sul percorso Roma-Napoli, anticipandosi la partenza da Roma dalle 13,45 alle 13,35 e l'arrivo a Palermo dalle 15,25 alle 15,15.

Conseguentemente viene soppresso il diretto 101 fra Roma e Napoli.

Il direttissimo 103 (Roma-Napoli) assume il numero 111.

L'attuale diretto 111 (nuovo 113) anticiperà la partenza da Napoli dalle 0,40 alle 0,35 e l'arrivo a Palermo dalle 21,55 alle 20,20.

Il treno 104 anticipa la partenza da Palermo dalle 12,30 alle 12, e l'arrivo a Napoli dalle 9,15 alle 7,30. Da Napoli a Roma la prosecuzione ha luogo a mezzo del direttissimo 100 (nuovo 104), ritardato in partenza da Napoli dalle 7 alle 8,5, ed in arrivo a Roma dalle 11 alle 12,10.

L'attuale diretto 106 resterà soppresso, ed il direttissimo 104 (nuovo 106) sarà convertito in diretto.

Il diretto mattutino 116 Palermo-Messina è soppresso: in sua vece viene istituito il diretto 108, con partenza da Palermo alle 18,30 ed arrivo a Messina Porto alle 0,20; in tal modo

viene a ristabilirsi la comunicazione diretta serale da Palermo pel Continente, in coincidenza col diretto 110 (nuovo 108) Reggio-Napoli.

Le corse dello Stretto di Messina modificano pure il loro orario in relazione ai cambiamenti su indicati.

NAPOLI-METAPONTO-COSENZA. — La comunicazione costituita dai treni 852, 844 ed 810 viene anticipata di circa un'ora, fissandosi la partenza dell'852 da Cosenza alle 18,48 e l'arrivo a Napoli dell'810 alle 7,5, mettendolo quivi in coincidenza col treno 104 per Roma.

Il treno 844, anzichè come accelerato da Catanzaro Marina, avrà origine come diretto da Cotrone.

MESSINA-CATANIA-SIRACUSA. — La continuazione su Catania del diretto continentale 113, non ha più luogo col diretto 121 (nuovo 123) per Catania, ma bensì coll'accelerato 1973, posticipato di 15 minuti da Messina Centrale e con origine da Messina Porto, mentre il diretto 123 avrà origine da Messina Centrale L'accelerato 1995 Catania-Siracusa viene anticipato di circa un'ora, e messo in coincidenza col 1973.

Corrispondentemente all'anticipo del diretto 104, viene anticipato anche il coincidente 114, portandone la partenza da Siracusa Porto dalle 12,20 alle 11,50 e l'arrivo a Messina Porto dalle 18,35 alle 17,55.

CATANIA-PALERMO. — Corrispondentemente all'anticipo di mezz'ora del diretto 114, viene anticipato di 30 minuti su tutto il percorso anche il coincidente diretto 124 Palermo-Catania.

Comunicazioni di interesse locale.

Le principali modificazioni in queste comunicazioni dipendono da quelle già accennate che vengono introdotte nelle comunicazioni a lungo corso.

Notansi sulla Roma-Napoli l'istituzione di un treno accelerato 1805, in partenza da Roccasecca alle 16,56 con arrivo a Napoli alle 21, in sostituzione del diretto 101 Roma-Napoli e dell'omnibus 3489 (Sparanise-Napoli), soppressi. In senso inverso, in luogo del diretto 106 (Napoli-Roma) e del locale 4886

(Napoli Capua), soppressi, viene istituito l'accelerato 1804 in partenza da Napoli alle 8,25, con arrivo a Roma alle 16,25. L'accelerato 1808 Napoli-Ceprano viene prolungato fino a Roma, sopprimendosi l'attuale omnibus 3486, Roccasecca-Roma.

L'accelerato diurno 1934 Reggio-Battipaglia prolunga la sua corsa fino a Napoli, arrivandovi alle 22,45 in coincidenza coll'accelerato 1810 per Roma la cui partenza da Napoli viene posticipata dalle 22,30 alle 23.

Sulle linee di Sicilia vengono specialmente migliorate le comunicazioni locali intorno a Messina, mediante l'istituzione di treni adatti a portare a Messina i viaggiatori al mattino dalle linee di Palermo e di Catania e di riportarli in residenza alla sera.

Nuovi servizi di 3ª classe.

109	Roma-Napoli	In luogo di quello del 101 soppresso.
104 (nuovo 106)	Caianello-Roma	In prolungamento dell'attuale servizio Napoli-Caianello, ed in luogo di quello del 106 soppresso.
844	Cotrone-Sibari	In prolungamento dell' attuale servizio Sibari-Metaponto.

Treni derrate merci.

Viene ritardata di oltre un'ora la partenza da Villa S. Giovanni del treno derrate GG. allo scopo di poter meglio alimentare questo treno coi carri provenienti dalla Sicilia.

Viene soppressa una coppia di treni merci fra Sibari e Metaponto.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° giugno 1911 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 maggio non si dovranno effettuare i treni

facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possano giungere a destinazione, o terminare la corsa in una stazione capo-linea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di treni speciali nella notte dal 31 maggio al 1° giugno e quelle di treni straordinari qualsiansi nel giorno 1° giugno saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportune di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, od il cui orario abbia subito soltanto lievissimi ritardi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

LINEA ROMA-NAPOLI. — L'accelerato 1809 assumerà il nuovo orario in partenza da Segni.

L'accelerato 1810 viaggerà regolato dal nuovo orario fin dalla sera del 31 maggio in partenza da Napoli.

LINEA NAPOLI-METAPONTO-BRINDISI. — Il treno 807 assumerà il nuovo orario in partenza da Potenza; il treno 810 in partenza da Metaponto.

Il treno 1908 la sera del 31 maggio viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

LINEA BATTIPAGLIA-REGGIO. — Il treno 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

L'accelerato 1935 viaggerà regolato dal nuovo orario in partenza da Villa S. Giovanni.

Il treno 104, in partenza da Reggio la sera del 31 maggio, viaggerà da Villa S. Giovanni a Paola con apposito orario speciale sulle basi del nuovo orario proseguendo poi da Paola regolato dal nuovo orario.

Il treno 110 (nuovo 108) assumerà il nuovo orario in partenza da Reggio Centrale.

LINEA METAPONTO-REGGIO. — Il diretto 847 assumerà il nuovo orario in partenza da Cariati.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

L'omnibus 3763 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

LINEA SIBARI-COSENZA. — Il diretto 851 assumerà il nuovo orario in partenza da Mongrassano.

LINEA S. EUFEMIA BIF.-CATANZARO MARINA. — Il treno 3756, in partenza da Catanzaro Marina la sera del 31 maggio, proseguirà, dopo breve sosta, da Catanzaro Sala a S. Eufemia Bif. con orario speciale per mantenere la coincidenza a S. Eufemia Bif. col treno 104 che, come si è detto, fin da quella sera proseguirà da Villa S. Giovanni in base al nuovo orario.

LINEA MESSINA CENTRALE-MESSINA PORTO. — Effettuandosi nella sera del 31 maggio il treno 1976 regolato dal vecchio orario fino a destinazione, non avrà luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno il treno 108.

LINEA MESSINA-CATANIA. — Il locale 4999 Messina-S. Teresa non avrà luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno.

LINEA MESSINA-PATTI-PALERMO. — L'accelerato 1968 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Agata.

SERVIZIO DI NAVIGAZIONE NAPOLI-PALERMO (linea *C*) — La corsa da Palermo a Napoli assumerà il nuovo orario fin dalla sera del 31 maggio in partenza da Palermo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Merci giacenti, rifiutate e abbandonate - Vendita per conto di chi di diritto - Dazio consumo - Inapplicabilità delle imposte.

L'Amministrazione ferroviaria non è tenuta al pagamento dell'imposta di dazio consumo sulle vendite di merci giacenti od abbandonate che si eseguiscano nelle stazioni pel disposto delle Tariffe ferroviarie.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, anche in materia penale, non è tenuta al deposito per multa prescritto per ricorrere in Cassazione (decisione implicita). Legge daziaria 7 *maggio* 1908, *n.* 268 *articoli* 10-23 *e* 85. *Regolamento relativo, approvato con R. decreto* 17 *giugno* 1909, *n.* 455 *articoli* 111, 172, 220 *e* 226. *Tariffe e Condizioni pei trasporti in ferrovia approvate con legge* 27 *aprile* 1885, *n.* 3048, *Serie* 3ª *allegato II, articolo* 112 *e* 119 *Codice Procedura penale articolo* 656.

CASSAZIONE DI ROMA. — Sez. pen. Udienza del 25 febbraio 1911 BIANCHI e DE FELICE ricorrenti.

Ritenuto che nel 22 settembre 1910 il gestore ferroviario, Alberto De Felice, vendeva all'asta pubblica, nella stazione di Livorno S. Marco, una quantità di salami abbandonati, del peso di 41 chilogrammi, rimanendone aggiudicataria la Cooperativa ferroviaria. Richiesto il pagamento del dazio, dagli agenti daziari, venne rifiutato dal gestore come che non dovuto, attenendosi agli ordini impartiti dalla Direzione generale della Ferrovia. Gli agenti in pari data, con verbale preliminare trasmesso al comandante delle guardie daziarie constatarono la contravvenzione sequestrando la merce, in seguito venduta dietro autorizzazione del locale pretore. E poichè

la ferrovia non aderì alla composizione amministrativa, in data 28 dello stesso mese di settembre, veniva compilato regolare verbale dal ricevitore daziario di Porta S. Marco denunziandosi al Pretore Urbano di Livorno, il gestore De Felice, per infrazione agli art. 10, 23 e 65 testo unico della legge daziaria 7 maggio 1908 e 172, 220 e 226 del relativo regolamento, denunziandosi altresì il comm. Bianchi, Direttore generale delle Ferrovie dello Stato per la responsabilità civile.

Trattata la causa davanti il Pretore urbano in esito al dibattimento, con sentenza 15 dicembre 1910 ritenuta inesistente la contravvenzione in frode al dazio, veniva dichiarato il De Felice responsabile di sola contravvenzione agli articoli 172 e 230 del regolamento daziario e quindi condannato al minimo della pena in lire 5 di multa, colle altre previsioni di diritto, affermandosi la responsabilità civile dell'amministrazione ferroviaria. Avverso la sentenza del Pretore si è prodotto ricorso, tanto dal condannato quanto dal responsabile civile, ed entrambi ne hanno chiesto l'annullamento per i seguenti motivi:

1° violazione dell'art. 73 del testo unico della legge sul dazio consumo, perchè il verbale di contravvenzione non fu compilato immediatamente, in conformità delle prescrizioni del citato articolo di legge ed essendo stata intimata la contravvenzione con atto irregelare, non si poteva accordare le procedibilità dell'azione;

2° violazione dell'art. 49 n. 2 Codice penale perchè, risultando provato dal dibattimento che il gestore ebbe ordini superiori di non pagare il dazio, doveva ottemperare a quegli ordini per non incorrere in una mancanza disciplinare;

3° violazione degli art. 112-219 delle Tariffe e condizioni per i trasporti delle merci in ferrovia, approvate con legge 27 aprile 1885, in relazione agli articoli 10, 23, 85 della legge dariaria 7 maggio 1908, 172, 220, 226 del regolamento daziario, 82 della legge sul servizio postale 24 dicembre 1899 e 223 relativa al regolamento, perchè lo spirito dei citati articoli delle tariffe e tutta l'economia delle medesime, anche per la finalità ed esigenze del servizio ferroviario mostrano che non si possano applicare alle vendite dei generi abbandonati nelle stazioni le disposizioni della legge e del regolamento daziario, circa la dichiarazione ed il preventivo pagamento del dazio ed il Pretore erroneamente invocò l'analogia delle disposizioni con-

cernenti la vendita dei pacchi postali, contenenti norme differenti da quelle che disciplinano le merci abbandonate alle ferrovie;

4° violazione dell'art. 10 della legge daziaria per essersi ritenuto che nei Comuni aperti e luoghi assimilati, il dazio consumo sulle carni fresche e salate, macellate in altri Comuni, si riscuote nel momento della vendita, mentre si riscuote al momento della macellazione o dell'introduzione nei luoghi di vendita;

5° violazione degli articoli 23 e 109 della legge daziaria perchè essendo risultato che l'acquirente della carne era un contribuente abbonato, non si poteva esigere un nuovo pagamento del dazio all'atto della vendita;

6° violazione degli art. 176 del regolamento generale daziario e 45 Cod. pen. per essersi ritenuto che il gestore aveva l'obbligo di denunciare la vendita della merce abbandonata, mentre l'art. 176 riferisce all'apertura di spacci permanenti di generi soggetti a dazio e di carne macellata, o di istituzione di macelli di animali, e non si dovea ritenere la contravvenzione una volta ammesso che l'imputato non aveva intenzione di violare la legge;

7° violazione degli art. 1151 Cod. civ. e 235 regolamento daziario, in relazione all'art. 107 della legge doganale 26 gennaio 1896 ed agli art. 4 e 5 delle disposizioni per l'interpretazione e l'applicazione delle leggi e 1 del testo unico delle leggi daziarie, in virtù delle quali si è costituito in materia un *jus* speciale circa la responsabilità civile dei vettori per le violazioni di legge commesse dagli agenti dei medesimi sostituite alle norme generali degli articoli 1152 e seguenti del Codice civile- E non era applicabile l'art. 235 del regolamento daziario dettato per le Società ferroviarie non per l'amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato non può piatire contro se stesso come avverrebbe per una chiamata in causa dell'Amministrazione in materia daziaria, ossia nell'interesse della finanza dello stesso Stato.

Atteso che gli agenti daziari, contestarono la contravvenzione lo stesso giorno in cui ebbe luogo la vendita della merce abbandonata nella stazione, cioè nel 22 settembre 1910, e nel giorno 28 successivo fu regolarmente compilato il verbale dal ricevitore del dazio di porta S. Marco. D'altronde la procedibilità dei fatti, violatori della legge daziaria, non è prescritta a pena di nullità, ed i verbali debbono essere redatti immediatamente e nel luogo ove la contravvenzione venne accertata, perocchè trattandosi di reati di azione

pubblica, la stessa può mettersi in moto finchè non sia prescritta, e se al verbale, per irregolarità, non si possa accordare piena fede vale, in ogni modo, come semplice denunzia accertandosi la contravvenzione con tutti i mezzi di prova consentiti dalla legge.

Che, non si ravvisi parimenti esatta la sentenza impugnata in ordine al merito della decisione. Per risolvere la questione, se cioè le ferrovie dello Stato sieno tenute o meno al pagamento dell'imposta di dazio consumo, nelle vendite delle merci giacenti ed abbandonate, eseguite nelle stazioni in virtù del disposto dell'art. 112 della tariffa, si devono tener presenti non soltanto i principî generali che regolano la materia daziaria, ma sopratutto le disposizioni particolari alle ferrovie che trovano la loro sede nella legge 27 aprile 1885, inserite nel testo unico della legge 15 aprile 1897, eziandio specificate nel nuovo regolamento dei dazi interni di consumo, approvato con R. Decreto 17 giugno 1909, in relazione alla natura giuridica tutta propria del contratto di trasporto ferroviario.

Tale contratto non ha come tutti gli altri, fondamento nel libero consenso delle parti, ma si deve uniformare rigorosamente, alle norme e condizioni imposte dalla legislazione ferroviaria, dalle quali rilevasi manifesta la preminenza data all'interesse generale in quanto che, collegandosi il sistema ferroviario alla vita economica dello Stato, doveva avere un ordinamento amministrativo-giuridico, fondato sui principî del diritto pubblico e privato.

Che pertanto, a facilitare le condizioni del gran movimento ferroviario, coll'art. 116 del regolamento daziario, si dà libero transito a tutti i generi soggetti a dazio, trasportati sui treni della ferrovia, fino alle stazioni di arrivo, e col successivo articolo 220 si accorda la franchigia ai generi depositati nei magazzini delle stazioni. Quando la merce è arrivata al luogo di destinazione, il contratto di trasporto si può dire compiuto, come trasferimento di luogo a luogo e rimane solo d'adempierlo come consegna alla persona designata dal contratto. Uscita la merce dalla stazione, mediante consegna fatta al destinatario ove la merce ritirata, soggetta a dazio s'introduce nella cinta daziaria o nel pubblico esercizio, nei comuni aperti, dovrà il destinatario pagare la relativa tassa. Nel caso poi che l'Amministrazione ferroviaria abbia stabilito il servizio della resa delle merci a domicilio, secondo il disposto dell'art. 120 della tariffa, nei luoghi indicati con appositi manifesti, che quali centri

importanti sono comuni chiusi, poichè il servizio di resa a domicilio è condizione inerente ed inscindibile al contratto di trasporto, dovendo la merce uscire dalla stazione ed introdursi nella cinta daziaria, per il precedente art. 119 della stessa tariffa, i diritti daziari dovranno essere anticipati dall'Amministrazione ferroviaria contro rimborso da parte dei destinatari, con l'aggiunta di 10 centesimi per ogni spedizione, in compenso delle operazioni di sdaziamento.

Che, oltre al caso della resa delle merci a domicilio, in esecuzione del contratto di trasporto, l'Amministrazione delle ferrovie non sia tenuta a compiere altre operazioni daziarie e quindi anticipare o prelevare le tasse relative.

Invece per l'art. 8 della Convenzione di Berna, nei trasporti cumulativi internazionali le ferrovie dovevano compiere tutte le operazioni doganali e pagarne l'ammontare, salvo il diritto di regresso verso il mittente od il destinatario, in base ai documenti consegnati dal mittente. Le ferrovie hanno il diritto esclusivo di compiere le operazioni doganali, perchè l'ingerenza dei terzi, ed in ispecie degli spedizionieri, renderebbero necessarie nuove operazioni di consegna e riconsegna, con spese di sorveglianza e pericolo di sottrazioni, mentre la ferrovia che ha i suoi impiegati presso tutte le stazioni di confine, ove si compiono le operazioni doganali, è la più adatta ad eseguirle, con economia e sollecitudine, senza rompere l'unità del trasporto.

Che, l'esigenza del traffico, non consente alle merci in arrivo, di rimanere lungamente nei locali di deposito, producendo ingombri: e d'altra parte non debba l'amministrazione assumere maggiori responsabilità derivanti dal contratto di trasporto per deterioramento delle merci e possibili sottrazioni.

Ad ovviare a tali inconvenienti, l'art. 112 della tariffa statuisce: che non potendosi trovare il destinatario o rifiutandosi questi di ritirare gli oggetti ovvero siano facili a deperire, l'Amministrazione ha facoltà di venderli, per conto di chi di diritto senza formalità di giudizio e determina poi come se ne deve erogare l'importo.

In queste vendite necessarie, autorizzate dalla legge esula addirittura qualunque scopo commerciale e quindi l'Amministrazione non si può assimilare al pubblico esercente che volontariamente vende i generi, facendone una speculazione, ed al privato che a scopo di maggior lucro vende al minuto i suoi prodotti agricoli e

industriosi per ritenersi obbligato a prelevare dal prezzo ricavato dalla vendita il dazio che colpisce il consumo effettivo. Mercè la vendita coatta eseguita entro i locali della stazione nei quali è accordata la franchigia, in espletamento del contratto di trasporto, si adempie all'obbligo della consegna sostituendosi l'acquirente al destinatario, e come costui è obbligato al pagamento del dazio, quando ritira la merce dalla stazione e l'introduce nella cinta daziaria o nei pubblici esercizi, nei comuni aperti, nella stessa guisa, l'acquirente, sostituito al destinatario, sarà obbligato a sdaziare la merce, di cui si rese aggiudicatario. E' perciò che il citato articolo 112 della tariffa non ammette prelevamenti per tasse daziarie, prescrivendo: che il ricavato della vendita, dedotte le spese e competenze dovute all'Amministrazione, viene tenuto a disposizione del proprietario, a cui se ne darà avviso, e quando questi non lo ritiri nel termine di due anni, andrà a profitto delle casse pensioni e di soccorso degli impiegati ferroviari.

Che, a differenza dell'art. 112 della tariffa ferroviaria, gli articoli 135 del regolamento daziario e 82 del regolamento per il servizio postale in esplicazione dell'art. 24 del testo unico della legge sui dazi interni di consumo, stabiliscono espressamente il prelevamento della tassa daziaria sul prezzo di vendita delle merci rifiutate ed abbandonate, esistenti nei depositi dell'Amministrazione del dazio e contenute nei pacchi postali. E la ragione è evidente.

Per le merci introdotte nei magazzini, sotto diretta custodia dell'ufficio, la tassa è già acquisita, sospendendosi il pagamento, fino alla uscita, sia essa volontaria o coatta; e così per i pacchi postali, pei quali la tassa si riscuote direttamente dall'ufficio postale, i generi contenuti nel pacco, una volta passata la bariera, devono senza altro ritenersi colpiti di dazio. Da ciò ne consegue che eseguendosi rispettivamente la vendita, dal prezzo ricavato, si dovrà prelevare la tassa dovuta. Nelle vendite invece, eseguite nelle stazioni ferroviarie, non occorre *l'aedem legis ratio*, giusta quanto si è osservato al riguardo, e quindi le due disposizioni relativo alle vendite delle merci depositate nei magazzini daziari e contenute nei pacchi postali, non possono essere applicate per analogia, e trattandosi di disposizioni essenziali non si possono estendere ai casi in esse espressi.

Che, il pretore divagando in vane ricerche storiche circa le origini delle tasse in applicazione delle disposizioni anologiche, ritenne,

in tesi erroneamente, obbligata l'Amministrazione ferroviaria a prelevare il dazio sul prezzo delle vendite delle merci giacenti od abbandonate eseguite nelle stazioni, ed in concreto affermò la contravvenzione prevista dall'art. 176 del regolamonto sul dazio, affatto inesistente.

Devesi di conseguenza annullare senza rinvio la sentenza impugnata, in accoglimento del 3° mezzo di ricorso, restando assorbiti gli altri mezzi.

Per questi motivi la Corte cassa senza rinvio, ecc,

Errata-Corrige

—

Ordine di Servizio N. 129-1911 (Boll. N. 19).
Sotto il titolo, invece di:
« (Vedi Ordine di Servizio N. 384-1909) »,
leggasi:
« (Vedi Ordine di Servizio N. 364-1909) ».

Ordine di Servizio N. 140-1911 (*Boll. 20*) — Nell'allegato C, la nota ****, corrispondente alla Casa cantoniera di Monte Valenza, da riportarsi in calce alla pagina 60 del « Prontuario Generale ecc. » dovrà essere modificata come segue:
« **** Aperta dal 1° maggio a tutto il 30 settembre ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ **8,00**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: Pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO IV - N. 22. 1 GIUGNO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

DECRETO MINISTERIALE *del 20 maggio 1911 che approva il Regolamento per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti del personale appartenente alle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 12 della Legge 13 Aprile 1911, n. 310* . . . Pag. 253

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine Generale N. 7. — Rappresentanza del personale di cui all'articolo 12 della Legge 13 aprile 1911 N. 310 . . . . Pag. 335

Ordine di Servizio N. 158. — Biglietti di abbonamento . . . . . » 336

Ordine di Servizio N. 159. — Servizio Italo-Germanico . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 160. — Servizio Italo-Belga . . . . . » 339

Ordine di Servizio N. 161. — Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: italo-ungherese via Ancona/Venezia - Fiume e franco-italo-ungherese via Modane/Ventimiglia - Venezia-Fiume . . . . » 340

Circolare N. 46. — Validità dei biglietti serie B di 2ª e 3ª classe e dei permassi permanenti di 2ª categoria per l'uso gratuito di compartimenti riservati, rispetto ad alcuni treni direttissimi . . . . . » ivi

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 161

Roma, giugno 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

DECRETO MINISTERIALE *del 20 maggio 1911 che approva il Regolamento per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti del personale appartenente alle Ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 12 della Legge 13 Aprile 1911, n. 310.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310;
Vista la deliberazione 17 maggio 1911 del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

E' approvato l'annesso Regolamento per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti del personale appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Il Direttore Generale delle ferrovie dello Stato è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto.

Roma, li 20 maggio 1911.

Il Ministro
E. SACCHI.

REGOLAMENTO

Per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti del personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 1.

Per costituire la rappresentanza di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310, il personale è suddiviso in 46 categorie, come alla tabella annessa al presente Regolamento.

Ogni categoria ha un rappresentante ed un supplente, che vengono eletti mediante votazione in doppio grado con le norme stabilite negli articoli seguenti.

Le elezioni sono indette dal Direttore Generale.

Art. 2.

Sono elettori gli agenti che abbiano conseguita la nomina a stabile od in prova antecedentemente al 1° gennaio dell'anno in cui si fanno le elezioni, se queste hanno luogo nel secondo semestre, od antecedentemente al 1° luglio dell'anno precedente, se le elezioni hanno luogo nel primo semestre.

Eccezionalmente gli agenti del personale navigante, in attesa della pubblicazione del Regolamento previsto dall'articolo 11 della legge 13 aprile 1911, n. 310, avranno nella prima elezione diritto al voto, se sono stati assunti antecedentemente al 1° gennaio 1911 con contratto di arruolamento della durata di un anno ed abbiano superato l'età di 18 anni alla data stessa.

Art. 3.

Per le elezioni la Rete è suddivisa in 10 circoscrizioni corrispondenti a quelle delle attuali Direzioni Compartimentali.

Per alcune categorie poco numerose viene ridotto il nunumero delle circoscrizioni raggruppando fra loro più circo-

scrizioni Compartimentali, come è indicato in nota nella annessa tabella.

Il personale navigante è raggruppato in 4 circoscrizioni elettorali, corrispondenti alle seguenti 4 linee di navigazione:

a) Civitavecchia-Galfo Aranci e Terranova-Maddalena;

b) Napoli-Palermo;

c) Napoli-Reggio Calabria, Messina-Catania-Siracusa;

d) Stretto di Messina.

Il personale dei piroscafi, che fanno alternativamente servizio sulle linee sub *b*) e sub *c*), appartiene alla circoscrizione della linea sub *c*).

Art. 4.

Gli agenti di ciascuna categoria appartenenti sia ai Servizi Centrali sia alle Direzioni Compartimentali eleggono, nella circoscrizione in cui risiedono, un delegato ed un supplente.

Egualmente gli agenti del personale navigante eleggono, per ciascun gruppo a cui appartengono e per ciascuna categoria, un delegato ed un supplente.

Non è eleggibile a delegato o supplente di una categoria chi non vi appartiene.

Non è eleggibile a delegato o supplente in una circoscrizione chi non vi risiede, o, se del personale navigante, chi non appartiene al gruppo formante la circoscrizione stessa.

Hanno diritto ad un voto gli agenti che al 1° gennaio dell' anno, in cui si fanno le elezioni, hanno un'anzianità di servizio non superiore a 10 anni; a due voti quelli che hanno anzianità superiore a 10 ma non a 20 anni; a tre voti quelli che hanno anzianità maggiore.

L'anzianità si conta dalla decorrenza della nomina a stabile, provvisorio, in prova od a tempo indeterminato conferita dalle Società ferroviarie o dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; e dalla data di nomina nel personale di ruolo organico od in quello transitorio, di cui alla legge 3 marzo 1904 n. 66 per i provenienti dalle altre Amministrazioni governative.

Nella prima elezione gli agenti del personale navigante avranno indistintamente diritto ad un solo voto.

Art. 5.

Le votazioni hanno luogo presso gli uffici, le officine, i magazzini, i depositi, le stazioni e le fermate che saranno indicate secondo istruzioni da impartirsi dal Direttore Generale, e per il personale navigante possono anche aver luogo a bordo dei piroscafi.

Art. 6.

Le operazioni elettorali sono presiedute in ciascuna sede elettorale da un agente che sarà designato secondo istruzioni da impartirsi dal Direttore Generale.

Art. 7.

A ciascuna delle sedi elettorali di cui all'art. 5 sarà rimesso l'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, distinti per categoria e con la indicazione del numero dei voti, a cui ciascun elettore ha diritto.

Art. 8.

Le schede sono fatte secondo un modello uniforme ed in modo che gli elettori le possono chiudere, e portano attaccata una cedolina. Esse sono di colore diverso a seconda che l'elettore ha diritto ad uno, a due od a tre voti.

Art. 9.

Ciascun elettore ha diritto di indicare sulla scheda due candidati.

I cadidati devono essere designati col nome e cognome scritto in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione all'infuori della qualifica personale.

Le tavole destinate alla scrittura delle schede devono essere collocate in modo da assicurare il segreto del voto.

Art. 10.

Nei giorni designati l'elettore che si presenta a votare riceve, da chi è incaricato di presiedere le operazioni elettorali, una scheda del colore corrispondente al numero dei voti a cui ha diritto; si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda l'indicazione di due candidati e dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e l'indicazione della categoria a cui appartiene, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio nome.

L'incaricato, dopo verificato il nome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta chiusa a chiave od a sigillo.

Gli agenti analfabeti possono farsi scrivere la scheda e la cedolina dall'incaricato suddetto.

Art. 11.

Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto negli elenchi di cui all'art. 7, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il nome in un elenco suppletivo a quello della categoria alla quale l'agente appartiene e gli consegna la scheda del colore corrispondente all'anzianità di servizio che gli viene dichiarata dall'agente, il quale è tenuto a ripetere per iscritto tale dichiarazione sulla cedolina attaccata alla scheda.

Le schede così consegnate vengono tenute separate da quelle degli altri votanti.

Appena chiusa la votazione l'incaricato comunica il nome, cognome e qualifica degli agenti, di cui nel presente articolo, al Capo Compartimento nel quale risiedono gli agenti medesimi, in seguito a che il Capo Compartimento stesso assume presso l'Ufficio dal quale essi dipendono le informazioni atte a stabilire le capacità elettorale e l'anzianità in servizio degli agenti suddetti e le comunica al presidente del seggio elettorale, di cui al seguente art. 14.

Art. 12.

Le schede raccolte e suddivise per categorie, insieme agli elenchi firmati dai votanti e vidimati dall'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, non appena queste siano finite, sono chiuse in buste suggellate, una per ciascuna categoria, e trasmesse in piego assicurato al Capo Compartimento.

Le schede del personale navigante sono trasmesse all'Ispettorato di Civitavecchia per il gruppo sub *a*) dell'art. 4, all'Ispettorato di Palermo per i gruppi sub *b*) e sub *c*) ed all'Ufficio di Messina per il gruppo sub *d*).

Le schede raccolte a forma dell'art. 11 e i relativi elenchi supplettivi debbono essere chiusi in busta a parte, e trasmessi al Capo del Compartimento nel quale gli agenti risiedono.

Art. 13.

Trascorsi 4 giorni dall'ultimo giorno della votazione, i Capi Compartimento fanno verificare se da tutte le sedi elettorali pervennero i pieghi suggellati, dei quali al precedente art. 12. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie per darne poi comunicazione al Presidente del rispettivo seggio elettorale.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da sviamento negli Uffici di spedizione, il Capo Compartimento ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose ne rilascia dichiarazione al Presidente del seggio elettorale.

Art. 14.

I seggi per lo scrutinio funzionano presso gli Uffici dei Capi Compartimento e presso gli Uffici di navigazione indicati nel precedente art. 12. Per il personale ferroviario sono composti del Presidente e di 4 scrutatori, da scegliersi fra gli elettori, nominati dai Capi Compartimento; per il personale navigante sono composti di un Presidente e di due scrutatori nominati dai dirigenti gli Uffici di navigazione.

Le predette autorità nominano pure due supplenti, che so-

stituiscono gli scrutatori impediti od assenti, scegliendoli fra gli elettori.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori.

Art. 15.

Costituito il seggio nelle ore antimeridiane del giorno designato, si accerta se il numero dei pieghi suggellati corrisponda a quello delle sedi elettorali.

Nel caso che ne manchi qualcuno, si fa risultare dal processo verbale, di cui al seguente art. 17, riportandovi il sunto delle dichiarazioni che avrà comunicato il Capo Compartimento ai sensi dell'ultima parte dell'art. 13.

Dopo ció si procede all'apertura dei pieghi suggellati e delle buste suggellate in essi contenute successivamente per ogni categoria e si fa la verifica del numero delle schede e dei relativi elenchi.

Verificato il numero delle schede contenute in un piego, il Presidente, prima di immettere nell'urna destinata alla rispettiva categoria le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. Un altro scrutatore appone un segno sul rispettivo elenco accanto al nome dell'elettore.

Le schede di cui all'art. 11 non saranno immesse nell'urna se non dopo che il seggio siasi pronunciato sulla regolarità di esse in base alle informazioni avute.

Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha la capacità elettorale, o che, avendo dichiarato un'anzianità in servizio maggiore di quella che risulta realmente, ha fruito di un numero di voti maggiore di quello spettantegli, la scheda verrà annullata.

Art. 16.

Compiuta l'immissione delle schede nelle urne destinate a ciascuna categoria, il Presidente del seggio, assieme agli scrutatori presenti, ne farà lo spoglio.

I nomi inscritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di due, quelli successivi al secondo si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma sul cedolino, contengano segni di riconoscimento e le schede non conformi al modello stabilito.

Elevandosi contestazioni intorno ad una scheda il seggio si pronunzia in via definitiva, a maggioranza di voti, sulla contestazione.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggella l'urna e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Art. 17.

Fatto lo spoglio delle schede per ogni categoria e riscontrato il numero dei votanti con quello delle schede, il seggio elettorale compila un processo verbale secondo apposito modulo nel quale devono essere indicati per ogni categoria i nomi di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportato.

Il processo verbale deve essere firmato da tutti i componenti il seggio.

Le schede, prima che il seggio sia sciolto, vengono bruciate.

Sono dichiarati eletti i due candidati che hanno riportato il numero maggiore di voti. A parità di voti ha la precedenza il più anziano di servizio ed a pari anzianità il maggiore di età.

Dei due eletti il primo è il delegato, il secondo è il supplente.

Il supplente sostituisce il delegato assente od impedito, e diventa delegato nel caso che il titolare rinunzi al mandato, o cessi dal servizio, o venga degradato.

Analogamente cessa il mandato del supplente nel caso di rinuncia, di cessazione dal servizio o di degradazione.

Art. 18.

Appena compilato il processo verbale, il Presidente del seggio lo rimette al Capo Compartimento, per l'inoltro al Direttore Generale. Per il personale navigante i verbali sono rimessi al Capo del locale Ufficio di navigazione per l'inoltro al Direttore Generale.

Art. 19.

Il Direttore Generale ricevuti i verbali fa compilare per ogni categoria l'elenco dei delegati e dei relativi supplenti colla indicazione del seggio in cui riuscirono eletti, e convoca separatamente per ogni categoria i delegati per l'elezione del rappresentante della categoria stessa e del supplente.

Art. 20.

I delegati di ciascuna categoria si radunano a Roma sotto la presidenza di un Funzionario nominato dal Direttore Generale, per eleggere il rappresentante della categoria ed il supplente da scegliersi entrambi fra i delegati stessi.

Le funzioni di segretario sono assunte da un Funzionario nominato pure dal Direttore Generale.

In caso di impedimento di un delegato, questo è sostituito dal supplente. Il supplente ha diritto al voto ma non è eleggibile.

La votazione è segreta ed è valida qualunque sia il numero dei presenti.

Con una prima votazione si elegge il rappresentante; e subito dopo proclamato il rappresentante si elegge il supplente.

Ogni delegato dispone in ciascuna votazione di un numero di voti pari alla somma dei voti a cui hanno diritto gli agenti inscritti nella rispettiva circoscrizione elettorale.

A tale effetto riceve dal Presidente, separatamente per ciascuna votazione, tante corrispondenti schede firmate dallo stesso Presidente e valevoli per uno, cinque, dieci, cinquanta, cento voti cadauna.

Le schede, dopo riempite dai delegati col nome e cognome del candidato, sono deposte nell'urna.

Art. 21.

Terminata ciascuna votazione, il Presidente fa, seduta stante, lo spoglio delle schede alla presenza dei delegati che ne possono prendere visione.

I nomi scritti sono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede non firmate dal Presidente e nulli i voti dati ad agenti che non siano delegati effettivi della categoria.

Elevandosi contestazioni, queste vengono decise in via definitiva dai delegati e supplenti presenti e dal Presidente. A parità di voti, prevale quello del Presidente.

Art. 22.

Fatto lo spoglio delle schede, il segretario compila il processo verbale su apposito modulo, nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati per l'elezione tanto del rappresentante quanto del supplente, ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

E' dichiarato eletto in ciascuna votazione il candidato che ha in essa riportato maggior numero di voti. A parità di voti sarà proclamato il più anziano di servizio, ed a pari anzianità il maggiore di età.

Il processo verbale è firmato dal Presidente, dal segretario e dai delegati e supplenti presenti.

Art. 23.

I processi verbali di ciascuna elezione dei rappresentanti di categoria e dei supplenti vengono dai relativi Presidenti trasmessi al Direttore Generale.

Art. 24.

I rappresentanti ed i loro supplenti rimangono in carica fino al termine dell'anno finanziario successivo a quello in cui hanno luogo le elezioni, salvo che decadano o cessino per le ragioni indicate nell'art. 17 ultimo comma.

I delegati ed i loro supplenti rimangono pure in carica per la stessa durata, e saranno, nella circoscrizione nella quale furono eletti, gli intermediari fra i rappresentanti e gli agenti.

I rappresentanti di categoria avranno, nella loro circoscrizione, anche la funzione di delegato.

Nelle circoscrizioni in cui per qualche categoria l'elezione del delegato sia andata deserta, o successivamente all'elezione sia venuto a mancare tanto il delegato che il supplente, gli agenti della categoria medesima per comunicare col rappresentante si rivolgeranno al delegato della finitima circoscrizione che sarà indicata dal Direttore Generale.

Art. 25.

Con altro decreto saranno stabilite le norme per l'esercizio delle funzioni dei rappresentanti e dei delegati nonchè per i rapporti fra rappresentanti, delegati ed agenti, e così pure per la concessione dei congedi e delle indennità di trasferta ai rappresentanti ed ai delegati, quando occorra.

Visto:

Il ministro segretario di Stato per i lavori pubblici

E. SACCHI.

Indicazione delle categorie in cui è diviso il personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la rappresentanza di cui all'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Personale ferroviario

Categoria	Grado	QUALIFICHE
1	3	Capi divisione
»	4	Ispettori capi
»	4	* Cassieri principali
2	5	Cassieri di 1° grado
»	5	Ispettori principali
»	6	Cassieri di 2° grado
»	6	Ispettori
»	7	Allievi ispettori
3	7	Capi ufficio
»	7	Sotto ispettori
»	7	Sotto cassieri
»	8	Controllori di 1° grado
»	8	Sotto capi ufficio
»	8	Segretari amministrativi
»	8	Segretari di ragioneria
»	8	* Capi sezione amministrativi

Categoria	Grado	QUALIFICHE
4	8	Applicati tecnici principali
»	9	Applicati tecnici
»	11	Assistenti dei lavori
»	11	* Assistenti tecnici
5	8	Capi disegnatori
»	9	Disegnatori principali
»	11	Disegnatori
»	12	Aiutanti disegnatori
6	9	Applicati principali (esclusi quelli dei Magazzini e delle Stazioni.)
»	9	Controllori di 2° grado
»	11	Applicati (esclusi quelli dei Magazzini delle Stazioni e dei treni.)
»	11	* Contabili
»	11	* Impiegati (esclusi quelli delle Stazioni.)
»	11	* Commessi di officina
7	12	Aiutanti applicati (esclusi quelli dei Magazzini, dei Riparti tecnici, delle Stazioni e dei Treni)

Categoria	Grado	QUALIFICHE
8 (a)	12	Scrivane
9	12	Capi uscieri
»	13	Uscieri
»	14	Portieri
»	15	Inservienti
»	16	Manovali (uffici)
10 (b)	7	Capi magazzino di 1° grado
»	8	Capi magazzino di 2° grado
»	9	Applicati principali
»	9	Sotto capi magazzino
»	9	Capi gestione
11 (c)	11	Applicati
»	11	* Contabili } addetti ai Magazzini e depositi combustibili.
»	12	Aiutanti applicati
»	12	Sorveglianti dei magazzini
»	12	* Gerenti
»	12	* Capi sorveglianti
12	14	Capi squadra dei magazzini
»	16	Manovali (magazzini e depositi combustibili)
13	12	Sorveglianti della linea
14	14	Capi squadra cantonieri
15 (d)	16	Guardiani
»	16	* Guardabarriere (uomini)
»	17	Guardabarriere (donne) stabili e provvisorie
16	16	Guardiani Cantonieri
»	16	Cantonieri
»	16	Manovali (mantenimento)
17	8	Capi deposito di 1° grado
»	9	Capi deposito di 2° grado
»	10	Capi deposito di 3° grado
»	10	* Sotto capi deposito
18	12	Macchinisti
»	12	Macchinisti di treni elettrici
19	13	Fuochisti
»	13	Fuochisti conduttori di motori a vapore
»	13	Fuochisti di caldaie a vapore

(a) Per la categoria 8ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Torino con Genova; Milano con Venezia; Roma con Ancona; Napoli con Reggio Calabria.

(b) Per la categoria 10ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Torino con Genova; Roma con Ancona; Napoli con Reggio Calabria.

(c) Per la categoria 11ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

(d) Per la categoria 15ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Reggio Calabria con Palermo.

Categoria	Grado	QUALIFICHE	
20	13	Verificatori	
»	15	Untori	
21 (e)	13	* Elettricisti	delle officine del Materiale mobile.
»	14	Operai di 1ª classe	
»	14	Operai di 2ª classe	
»	15	Operai di 3ª classe	
22	14	Operai di 1ª classe	dei depositi locomotive, delle squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Trazione Elettrica
»	14	Operai di 2ª classe	
»	15	Operai di 3ª classe	
23	12	* Guardadeposito	
»	13	Capi squadra accenditori e manovali	
»	13	* Fuochisti accudienti locomotive	
»	14	Capi squadra manovali	
»	15	Accenditori	
»	16	Manovali	dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo.
»	16	* Pulitori	
24 (f)	13	Capi squadra guardiani d'officina	
»	13	Guardaportoni	
»	15	Guardiani d'officina	
25 (g)	14	Capi squadra manovali d'officina	
»	15	Manovratori d'officina	
»	16	Manovali d'officina	addetti alle officine del materiale mobile
»	16	Manovali	
26 (h)	7	Capi stazione principali	
»	8	Capi stazione di 1° grado	
27	9	Capi stazione di 2° grado	
»	10	Capi stazione di 3° grado	
28	11	Applicati al movimento	
»	11	Capi fermata di 1° grado	
»	11	Capi stazione di 4° grado	
»	12	Capi fermata di 2° grado	

(e) Per la categoria 21ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

(f) Per la categoria 24ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Torino con Genova; Milano con Venezia; Roma con Ancona; Napoli con Reggio Calabria.

(g) Per la categoria 25ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

(h) Per la categoria 26ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Roma con Ancona; Napoli con Reggio Calabria.

Categoria	Grado	QUALIFICHE
29 (i)	8	Capi gestione principali
»	9	Capi gestione
»	9	Capi telegrafisti di 1° grado
»	10	Capi telegrafisti di 2° grado
»	10	* Capi gestione di 2° grado
30	9	Applicati principali (stazioni)
»	11	Applicati (gestioni e treni)
»	11	* Impiegati (stazioni)
31	12	Aiutanti applicati (stazioni, riparti tecnici e treni).
32	12	Capi deviatori
»	12	Capi manovra
»	14	Capi squadra deviatori
»	14	Capi squadra manovratori
33	12	Guardamagazzino
»	12	* Assistenti
»	12	* Assistenti alle merci
»	13	* Guardamerci
»	14	Capi squadra alle merci
»	14	Guardie di stazione

Categoria	Grado	QUALIFICHE
34	15	Deviatori (l)
35	15	Manovratori.
36	15	* Lumai.
»	16	Manovali (stazioni).
37 (m)	9	Capi conduttori principali di 1° grado.
»	10	Capi conduttori principali di 2° grado.
»	11	Controllori viaggianti.
38	12	Capi conduttori.
»	12	Guidatori dirigenti di treni elettrici.
»	13	Conduttori.
»	13	Capi frenatori.
39	14	Guardafreni.
»	15	Frenatori.

(i) Per la categoria 29ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.
(l) Oltre i deviatori del movimento sono compresi quelli del mantenimento e della trazione.
(m) Per la categoria 37ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

Categoria	Grado	QUALIFICHE
40 (n)	8	Capi tecnici di 1° grado.
»	9	Capi tecnici di 2° grado.
»	9	* Capi d'arte d'officina di manutenzione.
»	10	Capi tecnici di 3° grado.
»	10	Capi tecnici d'officina telegrafica.
41	12	Capi squadra operai.
»	12	Capi verificatori.
»	12	* Capi d'arte.
»	12	* Capi squadra operai di manutenzione.
»	12	* Sorveglianti tecnici.
»	12	* Capi squadra tecnici.
»	13	Sotto capi squadra operai.
»	13	* Sorveglianti del telegrafo.

Categoria	Grado	QUALIFICHE	
42	13	* Operai meccanici.	
»	13	* Elettricisti.	
»	14	Operai di 1ª classe.	esclusi quelli delle officine del materiale mobile dei depositi locomotive, squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Trazione elet.
»	14	Operai di 2ª classe.	
»	15	Operai di 3ª classe.	
»	14	* Guardafili.	
»	14	* Illuminatori lampisti.	
»	14	* Operai lumai.	
»	15	Aiutanti operai.	
»	14	Capi squadra manovali d'officina	delle officine del materiale fisso
»	16	Manovali d'officina	

(n) Per la categoria 40ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Roma con Ancona; Napoli con Reggio Calabria.

Personale navigante

Categoria		QUALIFICHE
43	(1)	Comandanti di 1ª classe.
»	(1)	Comandanti di 2ª classe.
»	(1)	Primo ufficiale.
»	(1)	Secondo ufficiale.
»	(1)	Terzo ufficiale.
»	(2)	Comandanti.
»	(2)	Capitani in secondo.
44	(3)	Nostromi.
»	(3)	Carpentieri.
»	(3)	Marinai.
»	(3)	Giovinotti.
»	(3)	Mozzi.

Categoria		QUALIFICHE
45	(1)	Capi macchinisti di 1ª classe.
»	(1)	Capi macchinisti di 2ª classe.
»	(1)	Primo macchinista.
»	(1)	Secondo macchinista.
»		Terzo macchinista.
»	(2)	Macchinista in primo.
»	(2)	Macchinista in secondo.
46	(3)	Meccanici elettricisti.
»	(3)	Meccanici.
»	(3)	Capi fuochisti.
»	(3)	Fuochisti.
»	(3)	Carbonai.
»	(3)	Operai di 1ª classe.
»	(3)	Operai di 2ª classe.
»	(3)	Aiutanti operai.

(1) Navigazione fra il continente e le isole.
(2) Navigazione dello stretto di Messina.
(3) Navigazione fra il continente e le isole e navigazione dello stretto di Messina.

Visto:

Il Ministro segretario di Stato per i Lavori Pubblici

E. SACCHI.

Ordine Generale N. 7. (Servizio IV).

Rappresentanza del personale di cui all'articolo 12 della Legge 13 aprile 1911 N. 310.

Nel presente Bollettino è pubblicato il Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 20 maggio per la determinazione delle categorie per la nomina dei rappresentanti del personale, i quali, a norma del disposto dell'art. 12 della Legge 13 aprile 1911 N. 310, *hanno il mandato di presentare ed esaminare col Direttore Generale tutti gli argomenti relativi agli interessi materiali e professionali, collettivi degli agenti.*

Secondo quanto prescrive la Legge, il rappresentante di ciascuna categoria ed il supplente vengono nominati mediante elezione a doppio grado con voto plurimo a seconda dell'anzianità.

A tale effetto la Rete venne divisa nelle circoscrizioni elettorali indicate nel Regolamento, in ognuna delle quali gli agenti di ciascuna categoria eleggono colle modalità fissate dal Regolamento stesso un delegato ed un supplente, disponendo di uno, due, o tre voti a seconda dell'anzianità.

I delegati di ciascuna categoria eleggono poi nel loro seno il rappresentante della categoria stessa ed il supplente.

Il mandato dei delegati non si limita alla nomina dei rappresentanti. Essi, giusta il Regolamento, rimangono in carica per esercitare, nella circoscrizione in cui vennero eletti, le funzioni di intermediari fra il rappresentante della categoria e gli agenti.

Le elezioni dei delegati avranno luogo nella seconda quindicina del mese di luglio 1911 nei giorni che saranno in tempo utile destinati, appena compiute le operazioni preliminari secondo le istruzioni che saranno all'uopo impartite.

Già all'atto della pubblicazione della Legge (V. Bollettino N.° 16) ho messo in rilievo l'alta importanza che ha l'istituzione della rappresentanza elettiva del personale ed i benefici effetti, che da essa possono derivare. Confido pertanto che il personale tutto vorrà procedere colla massima cura ed interessa-

mento nella scelta dei delegati, dai quali dovranno poi trarsi i rappresentanti di categoria, affinché la competenza e l'obbiettività dei medesimi assicurino l'utile funzionamento dell'istituzione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 158. (SERVIZIO VIII).

Biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio 90-1907).

Si avverte che, in analogia al trattamento ammesso per gli impiegati ed agenti dello Stato, (Vedi comma *b*) del punto III dell'Ordine di Servizio N. 90-1907), i libretti con fotografia di cui sono muniti i maestri e le maestre elementari fruenti della Concessione speciale VIII, debbono essere tenuti valevoli quale documento di identità personale per l'uso dei biglietti di abbonamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 159. (SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 157-1911)

Con validità dal 10 maggio 1911 per le seguenti stazioni estere sono stati attivati, via Pino, i prezzi specialmente ridotti, qui sotto rispettivamente indicati, i quali dovranno essere introdotti sotto i prezzi normali e nelle colonne delle rispettive

serie, figuranti ora nella tariffa eccezionale N. 1 (metalli), ristampatasi col 23° Supplemento:

		Tariffa eccezionale N. 1		
		Serie		
		l	n	p
Barmen Hauptbhf	Pino	2,70 (4)	—	—
Cöln Bonntor, Gereon e Hafen	Pino	2,57 (4)	2,06 (1)	2,06 (1)
Cöln-Deutz	Pino	—	2,06 (1)	2,06 (1)
Crefeld	Pino	—	2,17 (1)	2,17 (1)
Deutzerfeld	Pino	2,58 (4)	2,06 (1)	2,06 (1)
Dinslaken	Pino	—	2,23 (1)	2,23 (1)
Düsseldorf-Derendorf	Pino	—	2,14 (1)	2,14 (1)
Düsseldorf-Grafenberg	Pino	—	2,14 (1)	2,14 (1)
Essen Nord	Pino	—	2,21 (1)	2.21 (1)
Hagen (Westf)	Pino	—	2,20 (1)	2,20 (1)
Hörde-Hacheney	Pino	—	2,24 (1)	2,24 (1)
Langendreer	Pino	—	2,24 (1)	2.24 (1)
Vohwinkel	Pino	2,67 (4)	2,13 (1)	2,13 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

(4) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di macchine o parti di macchine destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

Pag. 471 (23° Supplemento) *Tariffa eccezionale N. 1* - Per la stazione di Düsseldorf-Derendorf nella colonna della *serie n*, via Pino, cancellare il prezzo di « 2.25 (8) », attivatosi coll'Ordine di Servizio N. 367-1909, annullando pure appiedi della pagina la corrispondente nota « (8) ».

Colla data del 16 maggio 1911 nella Parte II-B della tariffa diretta Italo-Germanica (ristampatasi col 16° Supplemento) sono state introdotte le seguenti aggiunte e modificazioni:

A pag. 291 e 319 — *Elenco delle stazioni germaniche.*

Alle attuali indicazioni per Aschau e Hösbach sostituire le segueti:

Bay.	**Aschau** . . .	Rosenheim (1)	666	711	385	—
Bay.	**Hösbach** . . .	Gemünden (1)	692	736	767	—

A pag. 370 — Introdurre la stazione di Aschau, coi relativi prezzi nella colonna della classe *b* della grande velocità.

		Grande velocità classe **b**
Aschau	Pino . . .	17,22
	Chiasso . .	18,35
	Peri . . .	7,37

A pag. 404 — Introdurre la stazione di Hösbach, coi relativi prezzi nelle colonne dellla tariffa speciale III della piccola velocità.

		Piccola velocità	
		Tariffa speciale III	
		a	**b**
Hösbach	Pino . . .	3,28	2,05
	Chiasso . .	3,50	2,18
	Peri . . .	3,92	2,41

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 160. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 104-1911).

Col 20 maggio 1911 si sono attivati i seguenti prezzi speciali sul percorso estero per merci in genere a vagone completo da Torino destinate alle seguenti stazioni belghe di transito.

Detti prezzi e la relativa nota saranno da introdursi da pagina 166 a pag. 214 della vigente tariffa diretta italo-belga, esponendo i prezzi stessi sotto quelli normali della tariffa eccezionale N. 1 serie *a b*, transito di Pino.

		Tariffa eccezionale N. 1	
		a	b
		5 tonnellate	10 tonnellate
Anvers transit	Pino	5,68 (10)	4,91 (10)
Bruges transit	Pino	5,90 (10)	5,13 (10)
Bruxelles transit.	Pino	5,51 (10)	4,74 (10)
Gand transit	Pino	5,74 (10)	4,97 (10)
Louvain transit	Pino	5,51 (10)	4,74 (10)
Ostende transit	Pino	5,99 (10)	5,21 (10)
Termonde transit	Pino	5,63 (10)	4,86 (10)
Terneuzen transit	Pino	5,83 (10)	5,06 (10)
Zee-Brugge (Quai) transit . .	Pino	5,96 (10)	5,19 (10)

(10) Prezzo applicabile soltanto alle merci in provenienza da Torino

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 161. (SERVIZIO VIII).

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: italo-ungherese via Ancona/Venezia - Fiume e franco-italo-ungherese via Modane/Ventimiglia - Venezia-Fiume.

Col giorno 1° giugno 1911 vengono modificati, in relazione a quanto prescrive la Legge N. 310 del 13 aprile 1911, i prezzi dei biglietti dei suindicati servizi diretti.

Si fa luogo pertanto alla diramazione di un foglio di varianti ai prezzi risultanti dalla relativa Tariffa, edizione 1° giugno 1910 (Ordine di Servizio 126-1910).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9, ed al personale delle gestioni viaggiatori e bagagli.

Circolare N. 46. (SERVIZIO I).

Validità dei biglietti serie B di 2ª e 3ª classe e dei permessi permanenti di 2ª categoria per l'uso gratuito di compartimenti riserveti, rispetto ad alcuni treni direttissimi.

A modificazione di quanto venne stabilito con la circolare a stampa N. 79-1910, si avverte che in seguito all'attuazione del nuovo orario estivo, i portatori di biglietti gratuiti serie B di 2ª classe non aventi l'indicazione «*servizio*» avranno facoltà — *a decorrere dal 1° giugno 1911 e fino ad avviso contrario* — di viaggiare nei sottoindicati treni direttissimi, *senza bisogno di alcuna speciale annotazione sui recapiti, ma senza diritto a fermate intermedie nel tratto percorso con il treno direttissimo:*

a) linea *Domodossola-Milano*

NEL DIRETTISSIMO 259, purchè provenienti da *Iselle* ed oltre e diretti a *Milano* ed oltre;

b) linea *Torino-Genova-Roma*
NEI DIRETTISSIMI 2 e 4, purchè in partenza da *Roma* e in destinazione di *Livorno* ed oltre;
NEL DIRETTISSIMO 7, purchè in partenza da *Torino, Asti* ed *Alessandria* per oltre *Genova*;

c) Linea *Milano-Genova-Roma*
NEI DIRETTISSIMI 73-7, purchè in partenza da *Milano* e in destinazione di *Pisa, Livorno* e *Roma*;

d) Linea *Milano-Firenze-Roma*
NEL DIRETTISSIMO 27, purchè in partenza da *Milano* e stazioni successive fino a *Modena* per oltre *Bologna* verso qualsiasi direzione;
NEL DIRETTISSIMO 26, purchè in partenza da *Roma* e *Firenze* per oltre *Bologna;*
NEI DIRETTISSIMI 37 E 38, senza limitazioni di percorrenza;

e) Linea *Bologna-Lecce*
NEL DIRETTISSIMO 57, purchè in partenza da *Bologna* e provenienti da oltre per oltre *Ancona;*
NEI DIRETTISSIMI 37 E 38, senza limitazioni di percorrenza;

f) Linea *Roma-Napoli*
NEL DIRETTISSIMO 111, purchè proseguano direttamente per *Palermo, via mare.*

Ai portatori di biglietti gratuiti serie *B* di 3ª classe non aventi l'indicazione «*servizio*» sarà consentito di viaggiare *senza bisogno di alcuna speciale annotazione sui recapiti — a decorrere pure dal 1° giugno 1911 e fino ad avviso in contrario* — NEL DIRETTISSIMO 259, purchè provenienti da *Iselle* ed oltre e diretti a *Milano* ed oltre.

Resta poi inteso che i suindicati biglietti gratuiti di 2ª e 3ª classe non saranno — in linea di massima — validi per gli altri treni direttissimi, a meno che portino apposita annotazione, debitamente autenticata dalla Direzione Generale (Servizio I); mentre i serie *B* di qualunque classe, portanti l'indicazione «*servizio*» danno facoltà di viaggiare *in tutti i treni senza restrizioni di percorrenza*, purchè questi portino vetture

della classe per cui sono validi i biglietti stessi, ad eccezione dei treni di lusso pei quali occorre speciale autorizzazione.

Fino a nuovo avviso le stazioni di *Torino*, *Asti* e *Alessandria* sono autorizzate ad ammettere pel TRENO DIRETTISSIMO N. 7 l'uso dei permessi permanenti di 2ª categoria per compartimenti riservati, in partenza dalle dette stazioni, per qualsiasi destinazione.

Distribuito alle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Momento dell'espropriazione — Occupazione temporanea — Legge per Napoli.

Nelle espropriazioni per pubblica utilità il prezzo deve determinarsi in base al valore, che il fondo espropriato ha nel momento nel quale è emesso il decreto, che pronuncia l'espropriazione ed in base alle leggi in quel momento vigenti.

Vige uguale criterio anche nel caso, che l'esproprio definitivo sia stato preceduto da occupazione temporanea ai sensi dell'art. 71 *della legge* 26 *giugno* 1865.

La legge pel risanamento di Napoli si applica indistintamente ai fondi urbani e rustici, e pur quando il catasto sia a base di estimo e non di imponibile.

C. APP. ROMA, ud. 8 nov. 1910 — FERR. STATO contro STEFANI E RITT.

FATTO

Con decreto del Prefetto di Roma 9 aprile 1907 fu autorizzata l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad occupare di urgenza un fondo rustico, di proprietà delle signore Stefani Flora Ved. Roncati e Ritt Emma, necessario per l'impianto del nuovo scalo merci a picc. Vel., e del nuovo deposito locomotive presso P. Maggiore a Roma, secondo il progetto approvato dal comitato di Amministrazione delle Ferrovie in data 28 dicembre 1906, e nel medesimo tempo fu prescritto che, dalla data di quel decreto, sarebbero decorsi gl'interessi legali sulla indennità che amichevolmente, od a mezzo di perizia, si sarebbero stabilite per l'espropriazione definitiva.

Pubblicato nel dì 24 aprile 1907 l'elenco dei proprietari dei beni stabili da occuparsi per l'accennata opera ed il piano parcellare e di esecuzione dei lavori annesso all'elenco medesimo, non avendo la Stefani e la Ritt accettata l'offerta indennità calcolata in ragione di L. 7 al m. q., con decreto del Tribunale 22 febbraio 1908 fu nominato l'ingegnere Carlo Grazioli per farne la stima ed avendo questi valutato in L. 903,240 il suolo occupato, cioè alla ragione media di L. 9.93 al m. q., e in 15, 100 le tre once di acqua Felice fluente nello stesso fondo, il Prefetto, con decreto del 28 dicembre 1908, in seguito al deposito completo del prezzo di stima, autorizzò l'occupazione permanente dell'anzidetto fondo.

Notificato tale decreto alla Stefani ed alla Ritt, le stesse con atto 17 aprile 1909 impugnarono la stima citando l'Amministrazione delle Ferrovie innanzi al Tribunale, per sentire accogliere l'opposizione e demandarsi ad un perito o ad un collegio di periti la nuova stima.

E con atto di pari data l'Amministrazione delle Ferrovie, impugnò la perizia Grazioli deducendo che l'indennizzo doveva essere determinato in base alla legge 15 gennaio 1885 per il risanamento della città di Napoli richiamata dall'art. 77 della legge Ferroviaria 7 luglio 1907.

Riunite le due cause, il Tribunale, con sentenza 16 febbraio-7 marzo 1910 respinse le opposizioni rispettivamente prodotte dalle signore Stefani e Ritt e dalle Ferrovie dello Stato avverso la stima fatta dal perito Grazioli. Condannò le Ferrovie alla metà delle spese, compensando l'altra metà, e ponendo a carico esclusivo delle Ferrovie quelle per la nomina del perito e quelle della perizia.

Da tale sentenza con atto 15 aprile 1910 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ha prodotto appello, e si appellano per incidente con la comparsa conclusionale le signore Stefani e Ritt.

Osserva che la questione di diritto, certamente preliminare perchè tende ad assorbire lo intero tema contenzione, consista nel determinare se le indennità della espropriazione furono bene valutate secondo le norme della legge comune 25 giugno 1865 (art. 39) ovvero se il perito avrebbe dovuto adottare i criteri sanciti dalla legge 15 gennaio 1885 pel risanamento di Napoli e richiamati dal-

l'art. 77 della legge 7 luglio 1907, che riflette l'ordinamento dello esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse ai privati.

Osserva, che in tesi generale tale disposto debba intendersi diretto a regolare le espropriazioni avviate in tempo anteriore e posteriore all'attuazione della legge, poichè col dettare le norme della estimazione disciplina la procedura, ed ormai vige inconcusso il principio che consacra la retroattività delle leggi procedurali, le quali si debbono applicare ai procedimenti in corso, sempreché non osti il diritto quesito.

Osserva, che il dubbio autorevolmente sollevato per il significato estensivo attribuito ad una costituzione degl'imperatori Teodosio e Valentiniano oggi non più affatichi la mente del giurista, che riposa tranquillo sulla interpretazione universalmente accolta, per cui va inteso che le parole *pendentibus negotiis* della c. 7 cod de leg. 1, 14 si riferiscono ai giudizi in corso non ai negozi giuridici pendenti. Talchè premesso, che il dissenso dottrinale ancora persistente circa la estensione dell'imperio della legge nel tempo, non investe il principio riconosciuto, che la legge nuova debba esclusivamente regolare i diritti non ancora perfetti, che però il contrasto fra due leggi non si delinei quando al sorgere della legge posteriore si prospettino mere aspettative a cui questa neghi protezione, la soluzione della controversia si riconnette ad una sola indagine indotta a definire quale sia il momento nel quale durante la procedura di espropriazione si perfezioni la vendita e nasca il diritto al conseguimento del prezzo.

Osserva, che in argomento dal patrocinio delle Signore Roncati si invochi la sentenza della Corte di Appello di Milano 27 luglio 1909 con la quale si è ritenuto, che dopo la emanazione del decreto di esecutorietà del piano particolareggiato il rapporto giuridico fra espropriante ed espropriato sia già definitivamente stabilito, (obbligazione del proprietario di rilasciare i fondi in esso piano specificati, diritto corrispondente dello stesso proprietario alla giusta indennità) » che il vincolo così fermato non semplice aspettativa ma costituisca un vero e proprio diritto acquisito.

Ed il Tribunale di Roma nella sentenza appellata rievocando la tesi autorevolmente propugnata da un arresto della Cassazione di Roma (15 maggio 1889) ha deciso, che il momento al quale bisogna riferire il prezzo del fondo espropriato per pubblica utilità sia quello della offerta dello indennizzo, e non quello in cui il Prefetto pronunzia la

espropriazione e si opera il passaggio della proprietà dallo espropriato allo espropriante. Ma non giova far ricorso all'autorità dei mentovati precedenti giurisprudenziali, poichè la massima anticamente ammessa dal supremo Collegio di Roma, combattuta in dottrina, contradetta da molteplici pronunziati anteriori e posteriori, conserva solo la circostanza di un ricordo storico, e la sentenza della Corte di Milano nelle more di questo giudizio è stata annullata dalla Cassazione di Torino, che ha riaffermata la proposizione sulla quale in dottrina e giurisprudenza per lungo periodo di tempo non vi fu dissenso.

Osserva, che il trasferimento nella vendita coatta per pubblica utilità si operi col decreto prefettizio, che ordina la occupazione; e secondo il combinato disposto degli articoli 48 e 50 della legge in tempo corso al trapasso della proprietà e non anteriore si acquista il diritto al prezzo, poichè quello è il momento giuridico in cui la vendita in preparazione diviene perfetta. Nell'articolo 50 della legge di espropriazione per pubblica utilità si rispecchia il sistema adottato dal legislatore nel procedimento della vendita per incanto in cui sono dettate limitazioni anche più gravi al diritto di disponibilità, come quella sancita dall'articolo 2085 Codice civile, senza che alcuno abbia mai sollevato il dubbio che l'obbligo a vendere ed il correlativo diritto al prezzo si perfezionino nel momento che quei vincoli sono costituiti.

Osserva, che per definire rettamente la questione che forma oggetto della odierna controversia, fa d'uopo tenere a guida lo insegnamento tramandato dalla sapienza romana e costantemente seguito dalla più sana dottrina in tema di diritto quesito: conviene: cioè distinguere il diritto acquistato da quello, che si acquista sotto la condizione di un patto; nella prima ipotesi si deve osservare la legge antica, nella seconda le legge nuova *in qua incidit factum*. Ora applicando questo principio al caso, il Collegio avvisa, che con l'approvazione del piano parcellare diretta a determinare i fondi, che dovranno essere ceduti dal proprietario, coll'offerta di prezzo, col decreto di esecutorietà non si stringa il vincolo definitivo, non si completi quel vero e proprio *negotium praeteritum* abile a generare l'azione giudiziaria pel conseguimento del prezzo già stabilito. La legge del 25 giugno 1865 ammette, che lo espropriante abbandoni la espropriazione, quando non sia ancora intervenuto il decreto prefettizio, che autorizza la occupazione, il che dimostra e lo dice espres-

samente l'articolo 46, che il proprietario in tempo anteriore a questo decreto non abbia ancora acquistato il diritto, e che però se lo espropriante desista dalla procedura iniziata si verifichi soltanto la perdita di una mera aspettativa. Ad integrare il diritto quesito fa mestieri concorra il carattere della necessarietà innestato nel fatto acquisitivo, di tal che qualora per completarlo occorra altro elemento dev'essere di sua natura immancabile.

Ora riconoscere, che il proprietario abbia venduto, che a lui competa azione pel pagamento del prezzo, e nello stesso tempo, che allo espropriante sia consentito recedere dallo acquisto, significa voler conciliare due diritti che non possono coesistere, perchè si elidono a vicenda.

Osserva, che erroneamente dai fautori della contraria dottrina si prospetti in riferimento al negozio di cui si controverte la tacita condizione risolutiva, poichè l'obbligazione così configurata sarebbe nulla, comecchè contratta sotto una condizione, che fa dipendere dalla mera volontà di colui, che si è obbligato, dovendo ritenersi, che il diritto al recesso dello espropriante non sia per legge regolato da alcuna norma, nè subordinato ad alcuna coudizione di fatto. Certo una promessa volontaria di vendita non può desumersi dalla acquiescenza del proprietario astretto a vendere *ex lege*; epperò vuolsi che la dichiarazione dello espropriante sotto la condizione di cui sopra valga solo a manifestare la sua intenzione di obbligarsi in futuro, che produce esclusivamente i vincoli determinati nell'articolo 43 della legge.

Osserva, che non soccorra il richiamo alla promessa di vendita, od alla vendita a termine giacchè difetta quel rapporto di analogia in cui si dovrebbe ravvisare l'*aedem ratio* inducendo alla stessa conclusione.

Nella vendita a termine si è in presenza di una obbligazione bilaterale definitiva, perfetta, della quale si differisce la esecuzione, invece col designare un fondo nell'elenco, colla successiva offerta di prezzo, che fa capo alla legge non al consenso delle parti, col decreto di esecutorietà, che non indica nemmeno il perito al quale dovrà poi rimettersi la determinazione del prezzo, non si pone in essere il rapporto contrattuale. L'espropriando prima del decreto di occupazione soddisfa ad un obbligo generico; si sottopone ad una limitazione imposta dalla legge in quanto questa stabilisce che per causa di utilità pubblica legalmente riconosciuta e dichiarata,

e premesso il pagamento di una giusta indennità ognuno può essere costretto a cedere la sua proprietà.

Da ciò si evince, che la cessione in tale caso debba considerarsi coatta; il titolo invero della espropriazione, che come bene ha rilevato uno dei più autorevoli scrittori in subiecta materia, non significa della sola trasmissione di proprietà, ma di tutto il rapporto giuridico si deve ricercare nell'ordine dell'autorità, che col decreto di occupazione traduce in obbligazione specifica subiettiva nel rapporto del singolo proprietario il sudetto onere obbiettivamente consacrato in legge, quale limitazione virtuale della proprietà a cui nella ipotesi preveduta dallo articolo 438 Codice civile nessuno può sottrarsi.

L'art. 53 della legge che ordina la trascrizione del decreto, che autorizza la occupazione immediata giusta l'articolo 30 e di quello che pronuncia la espropriazione secondo l'art. 48, rende evidente il concetto sinora espresso, imperocchè, se il titolo dell'acquisto si dovesse rinvenire in riferimento alla prima ipotesi, nel consenso delle parti, il legislatore avrebbe dovuto imporre la trascrizione degli atti di offerta e di accettazione.

Si obbietta, che tale ragionamento riesce a confondere i due momenti del rapporto, quello in cui si esegue le convenzione, e si invoca il principio, che governa la promessa di vendita; ma quando anche in tema di espropriazione per causa di pubblica utilità fosse lecito argomentare sopra una base esclusivamente civilistica, stabilire che la propietà si acquisti di diritto dal compratore riguardo al venditore dal momento, che si accetta il prezzo offerto dal promovente o che si decreta la perizia, surrogato dell'accettazione, significherebbe riconoscere quel nesso di dipendenza necessaria preveduto come immancabile, che invece, secondo innanzi si è rilevato, non si può ammettere quando si ammette il diritto al recesso nello espropriante.

Tale facoltà incondizionata, che di per sè esclude il vincolo definitivo, bene si invoca per dimostrare, che non soccorra la ipotesi di una obbligazioоe unilaterale ad un rapporto bilaterale, per cui quando la espropriazione segna il titolo dovrebbe ricollegarsi al consenso anteriormente prestato: il passaggio dal campo del diritto pubblico a quello privato non si delinea nemmeno nel momento, in cui le parti rinviano al perito, nè in quello della esecuzione della perizia, alla quale la legge attribuisce valore provvisorio, fissando

un termine per impugnare la indennità designata, che non decorre dalla notificazione della perizia, ma da quello del decreto, appunto perchè in seguito al rifiuto dell'offerta amichevole, soltanto il decreto vale a rendere operativa di effetti la perizia, che nel determinare il prezzo sostituisce il consenso del proprietario. E pure volendo dividere la procedura in due stadi l'uno dichiarativo, l'altro esecutivo, e questo ultimo suddividere in varie fasi, non si può intendere legittimamente manifestato il consenso sulla cosa e sul prezzo nel rapporto di un determinato soggetto, prima che intervenga il decreto di occupazione, senza contraddire alla norma di diritto civile, che disciplina gli effetti dei contratti traslativi della proprietà nei quali il passaggio di regola è conseguenza immediata del consenso, quando le parti non abbiano in via di eccezione stabilito altrimenti. Laonde il titolo, giova ripeterlo, dello intero rapporto, che *scritto* non potrebbe spiegare efficacia in difetto di un elemento integrante, deve rinvenirsi nel suddetto decreto.

Prima, che questo intervenga l'espropriante dichiara di comprare ad un prezzo, che dovrà commisurare secondo il criterio imposto dalla legge, ma la vendita non è perfetta, fino a che la indennità preventiva in massima stabilita non si specifichi e trasformi nel prezzo determinato, che lo espropriante deve pagare senza ulteriore diritto al recesso.

Riassumendo quindi il già detto, si conclude che col passaggio della proprietà derivante dal decreto di occupazione si perfeziona il negozio giuridico: negli stati anteriori per lo meno sul prezzo non sussiste ancora il vincolo del definitivo atto consessuale.

Osserva, che per esaurire la disputa sotto ogni rispetto giovi da ultimo rilevare in fatto, che non avendo le Signore Stefani e Ritt accettata la indennità con decreto 22 febbraio 1908 fu eletto l'ingegnere Carlo Grazioli per la stima: quindi anche coloro i quali sostengono, che il perito dovrebbe apprezzare il fondo secondo il suo stato ed il suo valore al tempo in cui procede alle operazioni, dovrebbero condannare egualmente il criterio seguìto nella valutazione in contesa, dappoichè all'epoca della perizia era già in vigore la legge 7 luglio 1907, e solo il diritto quesito avrebbe potuto ostacolare l'impero del ricordato art. 77. Nè in riferimento al caso varrebbe invocare il diritto quesito nascente da un atto procedurale, ed avente per oggetto un altro atto procedurale, anche se in onta alle ragioni espresse si potesse desumere dall'intendimento sottinteso

delle parti contendenti nel rimettersi al giudizio del perito, poichè tale intendimento non espresso si dovrebbe rapportare alla ricordata legge del 1907 imperente, quando fu disposto il rinvio.

Osserva, che escluso il diritto quesito, non giova dilungarsi sugli altri argomenti, che confortano la proposizione accoltà; basta ricordare, che gl' immobili dopo il decreto di esecutorietà restano nella disponibilità dello espropriando, il quale può alienarli ed ipotecarli, che a suo carico perdura il *periculum rei*, che negli articoli 39 e 40 concernenti il mandato ai periti per la valutazione degl' immobili, la legge di espropriazione per pubblica utilità non prescrive, che tale stima si debba riferire ad un tempo anteriore, che nello articolo 40 in cui si determina in che consista il giusto prezzo, questo si è rapportato all'epoca dell'occupazione, cioè del decreto di cui allo articolo 48, che gli aumenti di valore posteriori all'offerta si debban comprendere nella valutazione, qualora, non si voglia far torto al legislatore, ammettendo la inutilità dell'articolo 43, che ne esclude gl' incrementi fatti con frode.

Osserva, che i precedenti parlamentari dimostrino che si volle applicare come regola la legge per il risanamento di Napoli, adattandone i criteri in alcuni casi più favorevoli all'ente epropriante, per impedire le speculazioni sulle aree, che minacciano la esecuzione del programma dei lavori ferroviari già deliberati dal Parlamento. Indubbiamente, nello emanare la disposizione legislativa si ebbe riguardo ai lavori importanti per i quali la procedura di espropriazione era già in corso, e che costituivano solida base indispensabile all'attuazione del suddetto programma relativo all' esercizio ferroviario di Stato. Questo concetto di essenza della legge, la quale non raggiungerebbe la sua finalità se si interpretasse diversamente, fu chiaramente manifestato dal Ministro proponente. E non si rese necessaria una espressa statuizione di diritto transitorio sull'applicabilità della legge per Napoli agli espropri non definiti, appunto perchè i rapporti costituiti prima del decreto di occupazione furono giuridicamente considerati in via di formazione al momento in cui il nuovo precetto si sostituì all'antico, e quindi compresi nella sfera d'immediata applicazione della legge nuova.

Osserva, che la legge 23 dicembre 1906 nelle spese straordinarie occorrenti per le ferrovie esercitate dallo Stato stabilisca quanto segue: art. 8 « I lavori occorrenti sulle reti delle ferrovie esercitate dallo Stato per nuovi impianti e per l'ampliamento degli

impianti esistenti e quelli richiesti per la manutenzione straordinaria delle ferrovie stesse e loro dipendenze sono dichiarati urgenti e indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità modificata dalla legge 18 decembre del 1879. Or se l'art. 71 della legge 1865 e la legge 1879 si riferiscano espressamente ad occupazione temporanea, ed il decreto prefettizio di urgenza dichiara temporanea l'occupazione e la limita per due anni; se questo decreto contiene la dichiarazione aggiunta, che all'espropriazione definitiva l'Amministrazione delle Ferrovie dovrà sollecitamente provvedere, riesce evidente, che la occupazione a cui si riferisce la legge sugli espropri per pubblica utilità non sia a titolo di proprietà, ma invece quella dello art. 30 relativo al decreto d'espropriazione.

Dalla natura speciale della occupazione di cui si contende, che fino dallo inizio presentò il carattere della sua definitiva destinazione, non può adunque ricavarsi valido argomento per concludere, che sino dall' inizio la occupazione definitiva nel senso giuridico sia avvenuta, quando è certo, che l'Amministrazione per procedere allo esproprio dovette ottemperare ad ulteriori atti osservando le forme ordinarie, ed è parimenti innegabile che il proprietario non avrebbe mai potuto obbligare l'occupante a rendere definitiva per forzato acquisto la occupazione temporanea. E' vero, che vincoli maggiori di quelli ordinari sopportano gli espropriandi in rapporto a queste speciali espropriazioni, ma da tale promessa deriva la conseguenza, che in caso di recesso potrebbero aver diritto al risarcimento di danni, non quella di doversi riconoscere effettuato in primo tempo il trasferimento della proprietà.

Osserva, che l'altro motivo addotto per la inapplicabilità della legge di Napoli consistente nella desunta impossibilità di seguire il criterio ivi fissato dello imponibile per fondi rustici censiti secondo il catasto Gregoriano a base di estimo, non abbia consistenza giuridica; l'autorità giudiziaria non si sostituisce al legislatore quando, seguendone il pensiero direttivo, interpreta la legge in modo, che possa spiegare efficacia ed attuarsi secondo la sua finalità ugualmente in tutto il Regno.

La legge generale 7 luglio 1908 sull'ordinamento ferroviario di Stato si richiama alla legge per il risanamento di Napoli per raggiungere lo scopo di frenare dettando un criterio positivo ed invariato, lo arbitrio dei periti nel valore venale; ora se questo fu lo

scopo del legislatore, la condizione di inapplicabilità non si presenta ineluttabile in confronto alle provincie dell'ex Stato Pontificio per le quali il secondo termine non si deve ricavare da libri censuari, ma da un catasto geometrico particellare, sol perchè basato sulla misura e sulla stima anzichè sull'imponibile. Rettamente adunque si adduce, che la legge in disamina di carattere generale volle ispirarsi ai criteri di quella precedente, temperando il valore venale col dato risultante dal catasto, e che interpretandola altrimenti, si verrebbe a riconoscere la incongruenza di essersi voluta, senza motivo, una sperequazione regionale, secondochè il catasto si informi allo imponibile od allo estimo. Da ultimo importa rilevare, che la legge del 1907 non fa alcuna distinzione tra fondi rustici ed urbani, e che quella per Napoli enunciando l'imponibile come secondo termine della media rileva, che debba essere depurato della imposta sui terreni e sui fabbricati. Quindi la eccezione di inapplicabilità delle suddette leggi ai fondi rustici nemmeno merita accoglimento.

Osserva, che per i motivi espressi, senz'attendere allo appello incidente delle Roncati, si debba accogliere quello principale delle Ferrovie, e per lo effetto, in riforma della sentenza appellata, annullare la perizia Grazioli e nominare un Collegio dei tre periti i quali dovranno determinare gl'indennizzi spettanti alle espropriate a tenore degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885.

Osserva, che nelle spese del doppio giudizio debbano condannarsi le signore Roncati, che riescono soccombenti.

Per questi motivi accoglie etc.

Anno IV - N. 23.

8 Giugno 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Ordine di Servizio N. 162. — Modificazioni ed aggiunte all'Elenco dei carri misti G. V. (Edizione 1° ottobre 1910) . . . . Pag. 343

Ordine di Servizio N. 163. — Servizio Italo-Svizzero . . . . . . » 363

Ordine di Servizio N. 164. — Nomenclatura dei conti . . . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 165. — Abbonamenti per studenti . . . . . » 364

Ordine di Servizio N. 166. — Servizio di corrispondenza con la Società anonima per la Ferrovia Modena-Vignola. — Cambiamento di nome della fermata di S. Vito . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 167. — Regolamento sui trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari » 365

Ordine di Servizio N. 168. — Biglietti d'abbonamento speciali . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 169. — Servizio Italo-Germanico . . . . . » 366

Ordine di Servizio N. 170. — Servizio cumulativo con la Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie. Estensione di servizio nella stazione di Borgo S. Giovanni . . . . » 368

Roma, giugno 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75

Ordine di Servizio N. 171. — Protezione dell'allacciamento della Cava Sgoluppa al km. 23+365 della linea Roma-Sulmona . . . . . . Pag. 368

Circolare N. 47. — Servizio cumulativo con la Società di navigazione sul Lago d' Iseo . . . . » 369

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Circolare N. 8.[v] — Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza di periodo di garanzia. . . . . Pag. 65

Circolare N. 9.[v] — Concessione speciale IV e V . . . . » 67

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 171

Ordine di Servizio N. 162. (Servizio VII).

Modificazioni ed aggiunte all'Elenco dei carri misti G. V. (Edizione 1° ottobre 1910).

(Vedi Ordine di Servizio N. 316-1908).

Coll'attivazione dell'orario estivo, si sono introdotte, allo elenco dei carri misti G. V. (Edizione 1° ottobre 1910), alcune modificazioni ed aggiunte che risultano nell'allegato (*A*) al presente Ordine di Servizio.

Si raccomanda alle Divisioni del Movimento e Traffico di curare che siano attivate le variazioni state disposte e che vengano praticate le opportune correzioni sull'elenco sopracitato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15 ed a tutto il personale delle gestioni.

ALLEGATO A

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE

all'Elenco dei carri misti G. V. ed ai loro treni d'inoltro.

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
		Modificare in Milano P.V. la destinazione o l'origine dei carri misti g. v. che dall'elenco (Edizione 1° ottobre 1910) figurano in arrivo od in partenza da Milano P. R.	
33 T	Torino P.N.	Soppresso col treno 5021: le merci di tale itinerario dovranno essere caricate nell'intercomunicante 13-15.	
22-44	Ancona	Soppresso col 1840.	
83	Torrepellice	Soppresso; le merci di tale itinerario dovranno essere caricate nel 6 T.	
10 T	Idem	La stazione di Airasca riunirà in un solo carro le merci dei due 10 T, in arrivo coi treni 5112 e 2096, e le inoltrerà col 5110.	
9 T	Cuneo	Soppresso: la merce di tale itinerario dovrà essere caricata su bagagliai dei treni 2154-2156-2158 e 5182 e trasbordata a Bastia.	
75	Torino	Soppresso coi treni 5137-5678.	
73	Bra	Soppresso col treno 5143.	
47 T	Vercelli	Soppresso col treno 2317.	
7	Idem	Soppresso col treno 5066.	
2	Torino P.N.	Soppresso col treno 5065.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
88	Bra	Treni d'inoltro: 5190-Bra-Castagnole | 2222-Castagnole-Asti | 2286-Asti-Mortara | 5328-Mortara-Milano P. T.	
46	—	—	Attivato da Casale Monferrato coi seguenti treni: 2288-Casale-Mortara 5208-Mortara-Milano P.T.
25 T	Torino P.N.	Soppresso col 5065.	
29 T	Idem	Soppresso col 5065.	
83	Idem	—	Attivato da Torino P.N. col treno 5065.
119	Milano P.V.	In partenza da Milano P. V. col 5325 prosegue da Alessandria col 2185.	
15 T	Alessandria	In partenza col 5191, passa ad Alba al treno 2181.	
27 T	Milano P.V. / Milano P.T.	In partenza col treno 5325 proseguono da Casale col treno 2281.	
45 T	Vercelli	—	Attivato da Vercelli coi treni: 4251 da Vercelli a Casale e 4253 da Casale ad Alessandria.
54 T	Bra	Soppresso col treno 5190.	Attivato coi treni: 5186 Bra-Castagnole 2222 Castagnole-Asti 2286 Asti-Casale.
11	Ancona	Soppresso col treno 6506.	
44	Idem	Soppresso col treno 1840.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
55	Bologna	Parte da Bologna col 6509 e non col 6505.	
77	Ancona	Soppresso col 6509.	
78	Idem	Soppresso col 3316.	
94	Foligno	Soppresso col 6516.	
5 A	Lugo	E' formato dalla stazione di Lugo e non da Rimini.	
6 A	Sulmona	E' formato dalla stazione di Sulmona e non da Lugo	
8 A	Foligno	Parte col treno 3232 e non col 3236.	
4 A	Ancona	—	Formato anche col 6502 prosegue da Rimini col 6402.
42 T	Novara	-	Formato anche col treno 2334.
56 T	Idem	—	Nuovo itinerario per le merci destinate alle stazioni: da oltre Novara fino Arona — in partenza da Novara col treno 5282 — carro sarà ritirato da Arona.
1 A	Bologna	In arrivo a Castelbolognese col 6505 prosegue col 3335.	
2 A	Ravenna	In luogo dei treni 3334 e 3338 parte coi treni 3336 e 3340.	
3 A	Ferrara	Soppresso col treno 2827	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
118	Bologna	In arrivo a Mestre col 5057 prosegue fino Udine col treno 6126.	
6 V	Padova	In arrivo a Mestre col 5057 prosegue fino Treviso col treno 6126.	
51 intercomunicante	Milano P.V.	In arrivo a Treviso col 5935 prosegue fino Udine col 6110.	
2	Venezia	In partenza da Venezia col 1428 e non da Mantova.	
40	Ancona	In arrivo a Bologna col 6506 prosegue col 6152	
96	Monselice	Nella zona di scarico deve essere compresa anche la stazione di Este.	
96	Venezia		
15 V	Pontebba	Parte da Pontebba col 6131 e non col 1521.	
22 V	Chioggia	Parte da Chioggia col 2816 e non col 9286.	
20 V	Verona P.V.	In arrivo a Vicenza col 5065 prosegue col 2684.	
21 V	Rovigo	—	Formato anche col treno 2676 per pollame e merci deperibili.
23 V	Schio	In arrivo a Vicenza col 6175 prosegue col 5066 e non col 5946.	
1 V	Vicenza	Soppresso coi treni 5057 e 5065.	
1 V	Schio	—	Attivato coi treni: 2687 Schiu-Vicenza 5945 Vicenza-Palova 6159 Padova-Bologna.

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
139	Palermo	La zona di scarico così modificata: da oltre Roccapalumba a Canicatti ed oltre. Il carro sarà ritirato a Canicatti. Parte da Palermo col treno 6884 prosegue da Roccapalumba col 6473 e da Aragona Caldae col 6946.	
5	Grosseto	Soppresso col 6013.	
1 R	Idem	Soppressi col 6013.	
1 R	Civitavecchia		
5	Terracina	Prosegue da Velletri col 3390 e non col 3388.	
99	Torino P.N.	Soppresso col treno 2027.	
8	Trofarello	Soppresso col treno 5031.	
8	Torino P.N.	—	Formato anche da Torino P.N. treni: 5031-Torino P.N.-Asti 2237-Asti-Genova P.P.
5	Roma Tras.	Soppresso coi treni 6494 e 3130.	
5	Frascati	Soppresso coi treni 3462 e 3466.	
23	Roma Tras.	Soppresso coi treni 6496-6486.	
27	Milano P.V.	—	Formato da Milano P.V. ed inoltrato coi seguenti treni: F F Milano P.V.-Milano C. 1591 Milano C.-Firenze S. M. N. 1717 Firenze S. M. N.-Roma T.mi 9724 Roma T.mi-Roma Tusc. 6589 Roma Tusc.-Segni 6593 Segni-Villa S. Giov. Corsa 15 Villa San Giovanni-Messina.

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
56	Roma T.mi	In arrivo ad Orte col 6022 prosegue fino Foligno col 6516	
56	Idem	In arrivo ad Orte col 6036 prosegue fino Terni col 1746.	
64	Roma T re	Parte da Trastevere col treno 5024 e non col 6496.	
64	Idem	Soppresso col treno 5022.	
62	Idem	Parte da Trastevere col treno 6349 e non col 6490.	
89	Firenze S.M.N.	Prosegue da Foligno fino Orte col treno 6513 e da Orte fino Portonaccio col 6011.	
3 R	Roma T.re	Soppresso.	
6 R	Roma T.mi	Arriva a Roma Trastevere col 5024.	
2	Genova P.P.	In arrivo a Novi col 5024 prosegue su Milano P. V. col treno 5632.	
2	Idem	In arrivo a Novi col 5022 prosegue su Milano P. V. col treno 5618.	
8	Asti	In arrivo a Sampierdarena col treno 5657 prosegue col treno 139-L.	
8	Ventimiglia	In arrivo a Sampierdarena col 5685 prosegue col 129-L.	
8	Idem	In arrivo a Sampierdarena col 5689 prosegue col 133-L.	
8	Firenze S. M. N.	In arrivo a Genova B. col 5022 prosegue col 1012	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
11	Codogno	In arrivo a Voghera col treno 5756 proseguono su S. P. Arena col 5627 e da S. P. Arena a Ventimiglia col 5678.	
11	Bologna		
11	Ravenna		
11	Ancona		
11	Idem	In arrivo a Novi col 2461 prosegue col 67 fino Genova P. P. e 1182 da Genova P. P. a Ventimiglia.	
11	Milano P.V.	Parte col 5627 e non col 5629.	
11	Empoli	Prosegue da Pisa col 1012 e da Genova P. P. col 1184.	
11	Genova P.P.	Parte da Genova col 116 L e non col 132 L prosegue da S. P. Arena col 5686.	
14	Milano P.V.	Parte da Milano P. V. col 5627 e non col 5629.	
18	Genova P.P.	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue col 5022.	
18	Idem	Parte col 136 L e non col 132 L prosegue col 5024.	
20	Idem	Parte col 5552 e non col 5550 – da Busalla prosegue col 5022 fino Novi e col 5618 da Novi a Milano P.V.	
20	Idem	Parte col 136 L e non col 5024 – prosegue S. P. Arena col 5024 e da Novi col 5632.	
20	Ventimiglia	In partenza coi treni 5685 e 5689 proseguono rispettivamente da Novi coi treni 5618 e 5632.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
22	Genova P.P.	Parte col 5552 invece del 5550 prosegue da Busalla col 5022.	
22	Idem	Parte col 136 L invece del 132 L prosegue da Sampierdarena col 5024.	
24	Ventimiglia	In arrivo a Novi col 5022 prosegue fino Voghera col 5618 – da Voghera a Piacenza col 5761.	
24	Idem	In arrivo a Novi col 5024 prosegue fino Voghera col 5632 e da Voghera a Piacenza col 5751.	
26	Genova P.P.	Parte da Genova P. P. col 5552 e non col 5550 da Busalla prosegue col 5022.	
28	Idem	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Sampierdarena col 5678.	
28	Idem	Parte col 136 L e non col 132 L prosegue da Sampierdarena col 5686.	
35	Idem	Parte cel 5552 e non col 5550 prosegue da Busalla fino Novi col 5022 da Novi a Voghera col 5618, da Voghera a Piacenza col 5761.	
35		Parte col 136 L e non col 132 L, prosegue da Sampierdarena col 5024, da Novi col 5632 da Voghera col 5751.	
38	Idem	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Busalla col 5022 e da Novi col 5618.	
38	Idem	Parte còl 136 L e non col 132 L prosegue da Sampierdarena col 5024 e da Novi col 5632.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
46	Genova P.P.	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Sampierdarena col 5022.	
46	Idem	Parte col 136 L e non col 5024, prosegue da Sampierdarena col 5024.	
63	Bologna	Prosegue da Voghera fino Sampierdarena col 5627 e da Sampierdarena a Genova P. P. col 129 L	
63	Codogno	In arrivo a Sampierdarena col 5609 prosegue fino Genova P.P. col 139 L.	
63	Idem	In arrivo a Voghera col 5756 prosegue fino Sampierdarena col 5627 e fino Genova col 129-L.	
63	Milano P.V.	In arrivo a Sampierdarena col 5609 prosegue fino Genova col 139-L.	
63	Idem	Parte da Milano P. V. col 5627 e non col 5629, prosegue da Sampierdarena col 129-L e non col 139-L.	
63	Milano P.T.	In arrivo a Sampierdarena col 5021 prosegue col 129 L.	
63	Torino P.N.	In arrivo a Sampierdarena col 5021 prosegue col 129-L.	
73	Alessandria	In arrivo a Savona col 5143 prosegue col 5678.	
73	Idem	In arrivo a Savona col 5155 prosegue col 5686.	
73	Genova P.P.	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Sampierdarena col 5678.	
73	Milano P.V.	Parte col 5627 e non col 5629 prosegue da Sampierdarena col 5678.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
73	Torino P.N.	In arrivo a Savona col 5155 prosegue col 5686,	
100	Genova P.P.	Parte col 136 L e non col 132 L prosegue da Sampierdarena col 5660.	
108	Piacenza	In arrivo a Broni col 5756 prosegue col 4430.	
150	Genova P.P.	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Sampierdarena col 5650	
152	Idem	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Sampierdarena col 5650	
160	Idem	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Busalla col 5022 da Novi col 5618, da Milano P.V. col 5814.	
160	Idem	Parte col 136 L e non col 132 L prosegue da Sampierdarena col 5024 e da Novi col 5632.	
163	Monza	In arrivo a Sampierdarena col 5609 prosegue col treno 139 L.	
163	Lecco	In arrivo a Sampierdarena col 5609 prosegue col treno 139 L.	
163	Varese	In arrivo a Sampierdarena col 5609 prosegue col treno 139 L.	
163	Chiasso	In arrivo a Sampierdarena col 5609 prosegue col treno 139 L.	
163	Verona P.V.	In arrivo a Lambrate col treno 5066 prosegue fino Rogoredo col 5631, da Rogoredo col 5609 fino Sampierdarena e col 139 L da Sampierdarena a Genova P P.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
2 G	Genova P.P.	Parte col 5552 e non col 5550 prosegue da Sampierdarena col 5650	
3 G	Piacenza	In arrivo a Pavia col 5802 prosegue fino Milano P. V. col 5632.	
4 G	Genova P.P.	Parte da Genova col 5552 e non col 5550, prosegue da Sampierdarena col 5678.	
5 G	Milano P.V.	Parte col 5627 e non col 5629.	
29 intercomunicante	Idem	Parte col 5627 e non col 5629.	
11 M	Chiasso	In arrivo a Monza col 5863 prosegue col 5895.	
2	Idem	—	Formato da Chiasso coi treni: 5863 Chiasso–Monza 5895 Monza–Milano P. V.
11 M	Idem	Soppresso col treno 5859.	
31	Como S. Gio.	In arrivo a Monza col 5865 prosegue col 5895 e non col P. N. 3633.	
32	Monza	Parte col treno 5895 e non col P. M. 3633.	
67	Idem	Parte da Monza col 5895 e non col P. M. 3633.	
69	Chiasso	Prosegue da Monza col 5895 e non col P. M. 3633.	
117	Idem	Prosegue da Monza col 5895 e non col P. M. 3633.	
163	Monza	Parte col 5895 e non col P. M. 3633.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
163	Chiasso	Prosegue da Monza col 5895 e non col P. M. 3633.	
149	Santhià	In arrivo a Codogno col 2783 prosegue fino Mantova col 5983.	
117	Milano P.V.	Partono col treno 5321 e non col 5325.	
117	Milano P.T.		
50	Bologna	—	Attivato anche col treno 1592 per trasporto seta.
8 M–82	Intercomunicante	In arrivo a Lambrate col 5068 prosegue fino Rho collo stesso treno, col 5818 da Rho ad Arona e col 1312 da Arona a Domodossola.	
31 intercomunicante	Chiasso	In arrivo a Monza col 5863 prosegue col 5895 e non col P.M. 3633.	
31 intercomunicante	Monza	Parte da Monza col treno 5895 e non col P. M. 3633.	
32 intercomunicante	Chiasso	In arrivo a Monza col 5863 prosegue col 5895 e non col P. M. 3633.	
38	Bologna	In arrivo a Milano P. V. col 6036 prosegue per Chiasso col 5864	
38	Genova P.P.	In arrivo a Novi col 5022 prosegue fino a Rogoredo col 5618 fino Milano P. V. col 5622, fino Chiasso col 5864.	
42	Codogno	Soppresso.	
42	Piacenza	—	Attivato da Piacenza coi treni: 5977 Piacenza–Codogno 5983 Codogno–Mantova 6116 Mantova–Verona

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
50	Diverse	—	Nella colonna osservazioni segnare il quadretto
63	Codogno	Soppresso in partenza da Codogno.	
63	Piacenza	—	Attivato da Piacenza coi seguenti treni: 5752 Piacenza-Voghera 5609 Voghera-Sampierd. 139L Sampierdarena-Genova P. P. — 5756 Piacenza-Voghera 5627 Voghera-Sampierd. 129L Sampierdarena-Genova P. P.
11	Codogno	Soppresso in partenza da Codogno.	
11	Piacenza	—	Attivato da Piacenza coi seguenti treni: 5756 Piacenza-Voghera 5627 Voghera-Sampierd. 5678 Sampier.-Ventimig. — 5752 Piacenza-Voghera 5609 Voghera-Sampierd. 5686 Sampier.-Ventimig.
96	Venezia S.L.	Da Codogno a Piacenza prosegue col 601-3 (trasformato in 18-M.) .	
92	Modena	—	Attivato da Modena coi seguenti treni: 6502 Modena-Parma 5970 Parma-Brescia 5910 Brescia-Lecco — 6036 Modena-Parma 2612 Parma-Brescia 2536 Brescia-Lecco
80	Idem	Soppresso col 6022.	
45	Parma	Soppresso col 6023.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
11	Ravenna	In arrivo a Castelbolognese col 6408 proseguono fino Modena col 6050 e da Modena a Milano P.V. col 6036.	
50	Idem		
11	Ancona	In arrivo a Faenza col 6506 proseguooo fino Modena col 6050 e da Modena a Milano P. V. col 6036.	
50	Idem		
50	Foggia		
2	Bologna	Da Bologna a Borgo Panigale sono inoltrati col treno 6281.	
11	Idem		
11	Ancona		
36	Rovigo		
16	Bologna		
22	Idem		
36	Idem		
38	Idem		
42	Idem		
44	Idem		
50	Ancona		
63	Bologna		
82	Idem		
84	Idem		
90	Idem		
114	Idem		
160	Idem		

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
121	Palermo C.	da Termini Imerese a S. Agata prosegue col 3808 – da S. Agata a Messina 3810.	
125	Palermo C.	Da Termini Imerese a S. Caterina X. prosegue col 6880, da S. Caterina X. a Catania col 3846. da Catania a Messina col 6854.	
128	Catania	Prosegue da S. Caterina X. a Caltanisetta col treno 6949.	
131	Palermo C.	Parte da Palermo C. col 6886, prosegue da Termini Imerese col 6880 e da S. Caterina Xirbi fino Catania col treno 3846.	
131	Ragusa	Parte col 6926 prosegue da Siracusa fino Catania col 3862.	
133	Canicatti	I treni d'inoltro di questo itinerario sono i seguenti: 3918 Canicatti-Licata. 6926 Licata-Vittoria. 3910 Vittoria-Siracusa. 3862 Siracusa-Catania. 3828 Catania- S. Teresa di Riva. 6854 S. Teresa di Riva-Messina.	
138	P. Empedocle	Parte col 6946.	
135	Catania	Prosegue da Ragusa a Canicatti col 3905.	
207	Palermo C.	Parte col 3806, prosegue da S. Agata col 6824 e da Messina col 6855.	
210	Palermo C.	Parte col 3806, prosegue da S. Agata col treno 6824.	
6	Milano P. R.	In arrivo a Portonaccio col treno 6011 prosegue per Roma Tuscolana col 6483.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
6	Milano P. R.	In arrivo a Portonaccio col 6023 prosegue per Roma Tuscolana col 6489.	
6	Roma T.ni	Parte col 9710 e non col P. M. 6602	
6	Idem	Parte col 9728 e non col P. M. 6610	
23	Bologna	In arrivo a Portonaccio col 6011 proseguono per Tuscolana col 6483 e non col 6457.	
23	Firenze S M. N.		
23	Idem	In arrivo a Portonaccio col 6023 prosegue per Tuscolana col 6489 e non col 6463.	
25	Milano P. V.	In arrivo a Portonaccio col 6011 proseguono per Tuscolana col 6483 e non col 6457.	
25	FirenzeS.M.N		
25	Milano P. V.	In arrivo a Portonaccio col 6023 prosegue per Tuscolana col 6489 e e non col 6463	
53	Roma T.ni	Parte col treno 9710 e non col P.M. 6602.	
53	Idem	Parte col treno 5022 e non col 9724	
55	Idem	Parte col treno 9710 e non col P.M. 6602.	
57	Idem	Parte col treno 9710 e non col P.M. 6602.	
110	Idem	Parte col treno P.M. 6606 e non col 9754.	
62	Napoli	In arrivo a Tuscolana col 6592 prosegue per Portonaccio col 6480 e non col 6456.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
62	Napoli	In arrivo a Tuscolana col 6584 prosegue per Portonaccio col 6480 e non col 6456.	
64	Portonaccio	Parte col 6483 e non col 6459.	
8 R	Roma T.ni	Parte col P. M. 6606 e non col 9754.	
10 R	Idem	Parte col P. M. 6696 e non col 9754.	
43-5	Chiusi	—	Attivato in partenza da Chiusi coi seguenti treni: 6391 Chiusi–Portonaccio 6513 Portonaccio–Roma Termini. Ritirato da Roma T.ni Zona di scarico: da oltre Chiusi fino Roma T.ni e non oltre, comprese le Secondarie Romane Capannelle Marino Albano, esclusa diramazione di Orte verso Foligno.
5 intercomunicante	Genova P.P.	In partenza da Genova coi treni 5021 e 5023 è modificato in 21/5 colla zona di scarico: da Ardenza a Roma.	
14	Ventimiglia	—	Attivato anche col 5685 da Ventimiglia a Sampierdarena.
4 V	Venezia S.L.	—	Attivato da Venezia S.L. coi seguenti treni: 5066 Venezia–Mestre. 6126 Mestre–Treviso. 6110 Treviso–Udine. Sara ritirato dalla Stazione di Udine.

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
160	Bologna	In arrivo a Milano P.V. col 6036 prosegue su Gallarate col 5814.	
160	Modena	In arrivo a Milano P V. col 6022 prosegue col treno 5816.	
160	Bologna	In arrivo a Milano P. V. col treno 6502 prosegue col 5816.	
160	Genova P. P.	In arrivo a Novi col 5024 prosegue col 5632 fino Milano P.V. e col 5068 fino Gallarate.	
160	Milano P. T.	In arrivo a Milano P.V. col 5328 prosegue col 5068 fino Gallarate.	
67	Monza	In arrivo a Milano P. V. col 5895 prosegue col 6509 fino Modena e col 6011 Modena-Roma (trasformato in 41).	
67	Lecco	In arrivo a Milano P. V. col 5887 prosegue col 6509 fino Modena e col 6011 Modena-Roma (trasformato in 41).	
27	Milano P.V.	—	Attivato da Milano P.V. coi seguenti treni: 6011 Milano P.V. - Roma Termini. 3479 Roma Termini - Segni P. Ritirato da Segni P.
81	Torino P.N.	Soppresso col 5021.	
69	Idem	—	Attivato coi seguenti treni: 5021 Torino P.N.-Alessandria 5751 Alessandria - Piacenza. 6509 Piacenza-Rimini
19	Milano P. R.	Soppresso.	

N. dell'itinerario	Stazione di origine	MODIFICAZIONI	AGGIUNTE
148	Mantova	Parte da Mantova col 2780 e non col 5982.	
163	Verona P. V.	Prosegue fino Milano P. V. col 5068 da Milano P. V. a Sampierdarena col 5627 da Sampierdarena a Genova col 1291	
38	Torino P.N.	In arrivo a Milano P. R. col 5065 prosegue col treno FF.	
41	Chiasso	In arrivo a Monza col 5863, prosegue col 5895 e non col 5887.	

Ordine di Servizio N. 163. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 97-1911).

Nell'allegato 12 del Fascicolo « Disposizioni regolamentari », alla Disposizione complementare n. 18 all'art. 6, aggiungere come secondo comma quanto segue:

« Le spedizioni destinate a stazioni appartenenti ad Imprese di trasporti, quelle di Navigazione comprese, che non hanno aderito alla Convenzione internazionale pel trasporto ferroviario delle merci, possono, previo l'assenso delle Imprese stesse, viaggiare scortate dalla lettera di vettura originaria fino alla definitiva destinazione. In tal caso, oltre alla indicazione della stazione in cui deve aver termine il trasporto internazionale per ferrovia, da esporsi nello spazio della lettera di vettura intestato: « Stazione destinataria », si deve fare nella colonna intestata « Altre dichiarazioni ammesse dalle leggi e dai regolamenti » la nota relativa all'ulteriore inoltro della merce, p. e. « da Luino ad Intra per piroscafo », « da Alessandria ad Altavilla per tramvia », « da Palezieux gare à Châtel — St. Denis, per ferrovia secondaria ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 164. (Servizio II).

Nomenclatura dei conti.

Allo scopo di rendere più facile l'applicazione della nomenclatura dei conti, si è trovato opportuno di aggiornarne il testo per comprendervi tutte le variazioni ed aggiunte fattevi nel corso dello scadente esercizio, ora sparse in bollettini diversi.

Si previene pertanto che a giorni ne verrà distribuita una

nuova edizione, nella quale sono stati pure compresi alcuni spostamenti concordati col Ministero del Tesoro, nonchè qualche rettifica dipendente dalla legge 13 aprile 1911, N. 310.

Talle nuova edizione entrerà in vigore con l'esercizio 1911-1912.

Ordine di Servizio N. 165. (Servizio VIII).

Abbonamenti per studenti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907 e 106-1910).

Nell' « Elenco delle R. Università, Istituti Superiori, ecc. pareggiati, previsti dal comma *a*) del punto 2° della tariffa d'abbonamento per studenti » (allegato *D* all'O. S.-55-1907), devono aggiungersi gli Istituti qui appresso indicati:

Istituti di magistero per l'educazione fisica-Roma, Torino, Napoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3. 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 166. (Servizio VII).

Servizio di corrispondenza con la Società anonima per la Ferrovia Modena-Vignola. — Cambiamento di nome della fermata di S. Vito.

A datare dal 1° giugno 1911, la denominazione della fermata di *S. Vito* della ferrovia Modena-Vignola, è stata cambiata in quella di *S. Lorenzo.*

In conseguenza di ciò si dovranno introdurre opportune modificazioni nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5. 8 e 9, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 167. (SERVIZIO VIII).

Regolamento sui trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 307-1910)

Si è provveduto alla ristampa del Regolamento sui trasporti, per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari, di cui l'Ordine di Servizio N. 25-1901 della ex Rete Adriatica, l'Istruzione N. 12-1901 della ex Rete Mediterranea e la Circolare N. 85-1904 della ex Rete Sicula.

Tale Regolamento sarà distribuito alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell' Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Restano, pertanto, abrogate le pubblicazioni suddette e tutte le altre susseguenti riguardanti i trasporti di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 168. (SERVIZIO VIII).

Biglietti d'abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910)

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910, devesi aggiungere il nome della stazione di Pistoia, la quale è stata fornita, a partire dal 1° giugno 1911, dei biglietti d'abbonamento speciali delle serie I, IV, V, VI, VII, VIII e XVII, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con validità di un mese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 169. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 159-1911).

Nella parte II *B* della tariffa diretta italo-germanica (ristampatasi col 16° Supplemento) sono da introdursi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

A pag. 406. — *Colla data del 1° giugno 1911,* per la relazione Jossa-Peri transito, è stato attivato un prezzo speciale di « frs 2.26 (6) », *applicabile soltanto ai trasporti di marmo di cui le voci N. 1588 e 1589 della Nomenclatura.*

Detto prezzo sarà da esporsi sotto il prezzo normale della stazione Jossa-Peri transito, nella colonna della tariffa speciale III *b*, riportando appiedi della pagina la relativa nota (6) sopracitata.

Con effetto dal 16 giugno 1911 le stazioni di Mainzlar Halbmeil ed Altendorf saranno ammesse al carteggio diretto per le tariffe qui appresso rispettivamente indicate:
a pagina 415.

		Tariffa speciale III	
		a	b
Mainzlar	Pino	3,53	2,21
	Chiasso	3,75	2,34
	Peri	4,38	2,70

a pagina 515.

		Tariffa eccezionale N. 3 – Legname da costruzione		
		da e per	per	da
		l'Italia		
		d	e	
		5 tonn.	10 tonn.	10 tonn.
Albmeil	Pino. . . .	2.53	1.45	—
	Chiasso . .	2.75	1 59	—
	Peri. . . .	4.61	2.33	—

a pag. 667 (24° Suppl.).

		Tariffa eccezionale N. 38
Altendorf a. d. Ruhr . .	Pino . . .	2,63
	Peri . . .	3,60

Il nome di dette stazioni coi relativi prezzi saranno pertanto da introdursi nella citata Parte II *B* della tariffa italo-germanica, nelle pagine indicate per ognuna di esse.

Alle pag. 290, 314 e 329 (Elenco delle stazioni, germaniche) saranno inoltre da aggiungersi le seguenti stazioni colle relative indicazioni, cancellando quelle corrispondenti che già vi figurano:

Ess.	**Altendorf** a. d. Ruhr	Langenberg (1)	907	—	1088	—
Bad.	**Halbmeil**	Hausach (1)	455	500	661	—
Frk.	**Mainzlar**	Giessen (1)	749	793	874	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 170. (Servizio VII).

Servivio cumulativo con la Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie. Estensione di servizio nella stazione di Borgo S. Giovanni.

(Vedansi Ordine Generale 22-1907 ed Ordini di Servizio 1 e 199-1909).

La stazione di Borgo S. Giovanni della linea Brescia-Iseo, abilitata ad effettuare od a ricevere, per la Piccola Velocità Ordinaria, soltanto trasporti a vagone completo, col 1° maggio 1911 è stata ammessa anche all'eseguimento ed al ricevimento dei trasporti a Piccola Velocità Ordinaria in collettame, purchè spediti od indirizzati alla Società Elettrica od Elettrochimica del Caffaro ed alla Società Nazionale dei Radiatori, che hanno i loro stabilimenti raccordati con quella stazione.

In relazione a quanto sopra si dovrà, tanto nell'allegato all'Ordine Generale N. 22-1907, quanto nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza, sostituire il richiamo (2) al richiamo (1) attualmente esposto di fianco alla lettera *P* indicante il servizio della Piccola Velocità Ordinaria cui è abilitata la stazione di Borgo S. Giovanni ed inserire a piè di pagina la seguente nota:

(2) Limitatamente ai trasporti a vagone completo. Sono pure ammessi i trasporti di collettame purchè spediti o indirizzati alla Società Elettrica ed Elettrochimica del Caffaro ed alla Società Nazionale dei Radiatori aventi stabilimento raccordato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 171 (Servizi VII e XI).

Protezione dell'allacciamento della Cava Sgoluppa al km. 23 + 365 della linea Roma-Sulmona.

Dalle ore 12 del giorno 15 giugno 1911, a protezione dell'allacciamento della cava Sgoluppa al km. 23 + 365 della linea Roma-Sulmona, fra le stazioni di Bagni e di Montecelio S. Angelo, saranno attivati due segnali a disco girevole di

2ª categoria, manovrati da apparato centrale situati entrambi a sinistra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza dalla punta del deviatoio di m. 400 circa.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Roma.

Circolare N. 47. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Società di navigazione sul Lago d' Iseo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 34-1910)

Ad evitare erronee tassazioni dei trasporti in servizio cumulativo con la Società di Navigazione sul Lago d'Iseo, si avverte che, in seguito alla modificazione apportata con la 3ª Appendice, al capo VII del Regolamento - Tariffa pei trasporti sul Lago di Iseo (edizione settembre 1896), le tasse di diritto fisso o trasbordo pei trasporti da o per gli scali di Lovere e Pisogne devono essere applicate due volte, cioè nei riguardi tanto del transito di Paratico-Sarnico, quanto degli scali anzidetti.

Si fa presente, inoltre, che i prezzi esposti nel secondo prospetto dell'art. 54 del Regolamento-Tariffa sopra citato, pure modificato con la 3ª Appendice, sono da applicarsi anche alle spedizioni in dettaglio e che la tassazione in base ai pesi minimi, indicati nel N. B. a piè del prospetto medesimo, è da farsi solo quando il mittente abbia domandato l'uso esclusivo di un vagone.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 8V. (SERVIZI VII e X).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza di periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco allegato alla presente.

Le ricerce dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 giugno 1911; estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibili e delle Squadre di Rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta Mod. G-318 di cui l' Ordine di Servizio N. 67-1911, scrivendo a mano nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all' officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da Mod. G-130. Se il veicolo rintracciato è impegnato la stazione dovrà applicarvi l'etichetta cui sopra in *bianco*, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale a sua volta, completerà la etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina scortandolo con Mod. G-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo ove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione circolazione veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza periodo di garanzia

Carrozze.

AI^{CR}_{z} N. 18865 a 18867,18870 a 18872,18876

ABI^{CR}_{z} N. 59390,59393,59095.

Bagagliai.

DUI^CR N. 96058 a 96060,96261 a 96264,96275 a 96277,96053,96054,96283 a 96285,96280 a 96282,96080 a 96083,96089, e 96090.

Carri.

E N. 167874 a 167878,170314 a 170318,170149 a 170151,170156,170163, 169107 a 169109,169123 a 169126,169130 a 169134,167044 a 167047, 167055 a 167058,167065 a 167068,167077 a 167079,167084 a 167088.

L N. 467841 a 467843,467856 a 467859,467877,467878,467880 a 467884, 467885,467894,463096 a 463098,468081 a 468083,468085 a 468087, 468200 a 468204,472089 a 472091,472998.

P N. 654391 a 654393,652824 a 652827,652839 a 652841.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26 27, 29 e 34.

Circolare N. 9.[V] (Servizio VIII).

Concessioni speciali IV e V.

Si pubblicano, allegati alla presente, gli elenchi dei Comitati e delle Associazioni di beneficenza ammessi per il corrente anno al beneficio delle Concessioni speciali IV e V.

A proposito di quest'ultima avvertesi che — analogamente a quanto fu ammesso nello scorso anno — i relativi prezzi (tariffa differenziale B) — sono da sostituirsi con quelli previsti per la Concessione speciale IV (tariffa militare), rimanendo inalterate le condizioui stabilite dalla predetta Concessione speciale V.

Quanto ai documenti di viaggio, dovranno essere tenuti validi per entrambe le Concessioni soltanto quelli conformi ai modelli pubblicati nello scorso anno con la Circolare N. 5[V] (Servizio VIII).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balnearia agli scrofolosi poveri. .	Abbiategrasso
Orfanotrofio Femminile (Regio Ospizio di S. Giuseppe).	Alessandria
Comitato per gli Ospizi marini	Alfonsine
Ospizio marino	Ancona
Fraternita dei Laici.	Arezzo
Congregazione di carità	Argenta
Ospedale della SS. Trinità.	Arona
Comitato di beneficenza per la cura marina degli scrofolosi poveri.	Ascoli Piceno
Ospizio Marino piemontese	Asti
Comitato per ospizi marini	Badia Polesine
Ospizi marini	Bagnacavallo
Congregazione di carità	Bagnolo S. Vito
Comitati scrofolosi della città	Bergamo
Ospizio marino biellese.	Biella
Opera pia degli ospizi marini pei fanciulli scrofolosi poveri della città e provincia	Bologna
Società operaia	Bologna
Poliambulanza Felsinea	Bologna
Congregazione di carità	Borgoforte
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri.	Bozzolo
Commissione amministratrice dell'ospizio marino bresciano	Brescia
Congrega apostolica	Brescia
Comitato cura marina presso il Municipio di	Busto Arsizio
Società operaia agricola.	Boretto

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Cannobbio
Comitato per gli Ospizi marini presso il Comune di . .	Carpi
Comitato di beneficenza presso il Municipio di . . .	Casalbuttano
Comitato per gli ospizi marini	Casalmaggiore
Colonia marina ed alpina . . , ...	Casale Monferrato
Opera pia « Barellai Giuseppe » degli ospizi marini pei fanciulli scrofolosi poveri	Castelbolognese
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri .	Castelleone
Opera Pia « Venturelli-Lavezzani-Oliari » (Amministrata dalla Congregazione di Carità	Castelleone (1)
Comitato degli Ospizi marini	Castel S. Giovanni
Comitato per l'invio degli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Castiglion Fiorent.
Comitato di beneficenza per l'invio d'infermi alle cure termali ed ai bagni marini	Cento
Ospizio marino Clarense.	Chiari
Congregazione di carità	Chiavenna
Comitato degli ospizi marini	Città di Castello
Comitato scrofolosi poveri	Codogno
Istituto provinciale per la cura degli scrofolosi poveri .	Como
Comitato scrofolosi	Conegliano
Comitato di beneficenza presso il Municipio di . . .	Corigliano Calabro
Congregazione di carità	Corte de' cortesi con Cignone
Consiglio dell'opera pia scrofolosi poveri	Crema (2)
Istituto per gli scrofolosi poveri (Consiglio degli Istituti Ospitalieri)	Cremona (2)
Ospizio marino	Cuneo
Congregazione di carità.	Curtatone

(1) Questa Opera Pia è autorizzata ad emettere richieste per il viaggio da Castelleone a Cremona, da dove gli scrofolosi proseguiranno pel luogo di cura assieme a quelli di Cremona.

(2) Nel caso che le squadre d'ammalati, inviate da questo Istituto si uniscano a quelle inviate dal Comitato Milanese per compiere il viaggio con treno speciale, l'Istituto stesso è autorizzato ad emettere separate richieste dalla sede a Milano o Pavia e da dette località al luogo di cura: e cos pure pel viaggio di ritorno.

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura dei bambini Fabrianesi negli ospedali marini	Fabriano
Comitato per gli ospizi marini.	Faenza
Pio luogo Esposti e Maternità	Ferrara
Opera pia degli Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara
Congregazione di carità	Figline Valdarno
Asili gratuiti per le Figlie dei Carcerati	Firenze
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Firenze
Ospizio marino Quisisana.	Firenze
Ospizio marino israelitico	Firenze
Ospizio marino Jackson	Firenze
Comitato degli ospizi marini.	Forlì
Ospizi marini	Forlimpopoli
Associazione Beneficenza pro scrofolosi poveri. . . .	Gallarate
Congregazione di carità	Giacciano con Baruchella
Congregazione di carità	Gonzaga
Comitato pro cura balneare scrofolosi poveri presso il Municipio di	Greco Milanese
Comitato per l'ospizio marino	Iesi
Opera pia degli ospizi marini	Imola
Congregazione di carità	Intra
Comitato pro scrofolosi poveri.	Legnano
Opera pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
RR. Spedali ed Ospizi.	Lucca
Società Nazionale di patronato per le giovani operaie.	Lucca
Comitato degli ospizi marini	Lugo (1)

(1) Quest'Associazione è autorizzata ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche pei viaggi degli ammalati indigenti da essa inviati alla cura per conto del Comitato degli ospizi marini di Massalombarda.

DENOMINAZIONE	SEDE
Ospizio marino	Mantova
Patronato scolastico	Musocco
Comitato per la cura marina dei bambini poveri israeliti	Milano
Comitato promotore per la cura dei bagni marini	Milano (1)
Opera pia per la cura balneare marina agli scrofolosi poveri	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri	Milano
Patronato delle scuole maschili e femminili di via Giulio Romano	Milano
Comitato permanente pro Sempione Cagnola e Canonica	Milano
Comitato per l'invio alla cura marina dei ragazzi scrofolosi poveri del quartiere di P. Genova	Milano
Patronato di beneficenza scolastica per gli alunni poveri del Rione di C. S. Gottardo	Milano
Comitato modenese per la cura marina pei fanciulli scrofolosi	Modena
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Modena
Opera pia per la cura balnearia agli scrofolosi poveri monzesi	Monza
Congregazione di carità del Comune	Mozzecane
Opera pia per la cura marina degli scrofolosi	Novara
Ospizio marino ed Istituto rachitici	Padova
Comitato di beneficenza per la cura dei bagni di mare	Pallanza
Associazione parmense (dottor Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri agli ospizi marini	Parma
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia	Pavia
Congregazione di carità	Pegognaga
Comitato di beneficenza per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi	Perugia

(1) Questo Comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche per i viaggi da Laveno, Pino, Tronzano e Iselle.

DENOMINAZIONE	SEDE
Cassa di risparmio.	Piacenza
Comitato dell'Ospizio marino	Piacenza
Congregazione di carità	Piacenza
Società Ospizi marini Porta al Borgo	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini	Pistoia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Congregazione di carità	Porto Mantovano
Comitato cittadino per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Portomaggiore
Opera pia Pratese dell'Ospizio marino.	Prato
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Reggio Emilia
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Reggio Emilia
Comitato pro Ospizi marini	Rieti
Colonia marina per le adulte	Roma
Comitato di soccorso e patronato a favore dell' Educatorio « E. Pestalozzi »	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato di beneficenza colonie operaie alpine e marine.	Roma
Colonie estive marine ed appennine per gli alunni poveri delle scuole comunali	Roma
Opera pia degli Ospizi marini	Roma
Congregazione di carità	Roverbella
Comitato esecutivo per la cura dei faciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo
Comitato per gli Ospizi marini	Russi
Congregazione di Carità	Sabbioneta
Comitato di beneficenza per le bambine orfane abbandonate	S. Martino a Campi Bisenzio (Firenze)
Comitato per la cura dei bagni marini	Sermide
Associazione popolare sienese pei bambini scrofolosi. .	Siena

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato di beneficenza per le povere fanciulle bisognose della cura di mare	Signa Castello
Comitato degli Ospizi marini	Solarolo
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri .	Soncino
Istituto per la cura dei fanciulli scrofolosi	Sondrio
Comitato di assistenza per scrofolosi indigenti. . . .	Spello
Congregazione di carità	Suzzara
Comitato pro Ospizi marini	Terni
Comitato di beneficenza per l'invio di indigenti alla cura termale di Acqui presso il Municipio di	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino
Opera balnearia C. P. Meille, ...	Torino
Piccola casa della Divina Provvidenza	Torino
Società nazionale di patronato per le giovane operaie .	Torino
Comitato per l'invio di bambini scrofolosi ai bagni marini	Torrita
Congregazione di carità	Treviso
Congregaziene di carità	Udine
Società protettrice dell'infanzia.	Udine
Ospizio marino vercellese.	Vercelli
Associazione veronese per gli ospizi marini	Verona
Commissione centrale di Beneficenza presso il Municipio di	Verona
Comitato Ospizi marini	Viadana
Ospizi marini	Vicenza
Comitato per le cure termali presso l'ufficio d'igiene del Municipio di	Vicenza
Consiglio amministrativo dell'Ospedale ed istituti annessi.	Vigevano
Congregazione di carità	Vittorio
Pio istituto dei Buon-Uomini di S. Michele.	Volterra
Spedali riuniti	Volterra

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonia marina ed alpina provinciale	Alessandria
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Ancona
Colonie scolastiche estive	Bologna
Colonia marina ed alpina casalese	Casale Monferrato
Pia istituzione per la cura climatica	Cremona
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Firenze
Opera pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
Cassa di risparmio di Lucca, amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della colonia alpina. . . .	Lucca
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Lucca
Ospizio marino per la cura marina e climatica. . . .	Mantova
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili, alunni delle scuole elementari comunali. .	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie .	Milano
Società di S. Vincenzo De Paoli (Opera della cura climatica pei fanciulli scrofolosi)	Milano
Patronato generale degli scolari poveri « Scuola e famiglia	Milano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie. .	Modena
Colonie alpine « Umberto I »	Pavia
Congregazione di carità	Pegognaga
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Congregazione di carità	Porto Mantovano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Reggio Emilia
Colonia « Paolina Mauro-Fontana »	Roma
Comitato di beneficenza, colonie operaie alpine e marine.	Roma

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonie Alpine Savonesi	**Savona**
Istituto di beneficenza per rachitici « Regina Maria Adelaide »	Torino
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Torino
Società delle Damigelle protestanti per la protezione dell'Infanzia povera.	Torino
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Comitato per la cura climatica.	Viadana
Opera pia Colonia alpina « Umberto I »	Vicenza

« che la indennità dovuta per la occupazione dell'immobile non « può essere inferiore al valore ad esso assegnato dal perito. Nè è « esatto quanto si sostiene dalla Congregazione di Carità che l'in- « dennità dovuta per la occupazione del fondo in una espropria- « zione compiuta nei modi irregolari abbia sempre a superare quanto « sarebbe stato aggiudicato nel caso che la espropriazione del fondo « fosse seguita nei modi e termini prescritti dalla legge ».

« Sta invece la massima accolta dalla Superiore Corte regola- « trice che, quando pur mancasse la procedura di espropriazione, « l'occupazione del fondo non potrebbe dar luogo ad altro diritto « che a quello del pagamento ad un indennizzo, da determinarsi « con i criteri stabiliti dalla legge sulle espropriazioni e con riguardo « al valore che il fondo aveva al momento della occupazione ».

Se queste furono le esplicite affermazioni fatte dalla Corte d'Appello di Milano nella sentenza già accennate non vi è dubbio che essa ha ormai risolta la questione sulla estensione dell'indennizzo, che spetta all'Ospedale Civico di S. Giuseppe, e quindi debbonsi escludere dai quesiti proposti all'esame del perito tutti quelli che riflettono i danni diretti ed indiretti limitando invece la sua ricerca al giusto prezzo dello immobile illegittimamente occupato. Nè vale il dire che nel definitivo la Corte, dopo di aver respinto l'appello principale, ed accolto parzialmente quello incidentale, coll'assegnare la provvisionale di L. 17639,72 ha dichiarato di confermare in tutto il resto la sentenza appellata. Ed infatti per vedere se una sentenza costituisca cosa giudicata su di una determinata questione, non bisogna aver riguardo alla materiale dicitura del dispositivo, ma occorre porre lo stesso in relazione ai motivi che lo spiegano e lo sorreggono.

Ora, se si tiene presente che la sentenza del Tribunale conteneva una declaratoria generica di condanna al risarcimento dei danni senza specificarne la natura e l'estensione, mentre al contrario la Corte d'Appello si occupa esplicitamente dei criteri che debbano essere seguiti nella liquidazione del danno e fissa di questo la natura e l' stensione in modo categorico, essendovi a ciò stata indotta dalle richieste e deduzioni della Congregazione di Carità, si deve concludere che la sentenza del Tribunale fu bensì confermata nella parte che riflette la condanna al risarcimento dei danni, ma colle limitazioni esposte nelle considerazioni di diritto della Corte, sì che la frase scritta nel dispositivo « riserva la liquidazione delle maggiori indennità dovute all'Ospedale in

separata sede », non altrimenti può interpretarsi che in quella di tener sospesa la decisione definitiva sul giusto prezzo dello stabile, tolto alla disponibilità dell'Ospedale, che è l'unico indennizzo, che a questi può spettare per l'illegittimità della procedura di esproprio seguita in suo confronto. La Corte d'Appello può anche avere male giudicato in ordine a questa questione, ma certo si è che le le sue affermazioni di diritto non si possono isolare dal dispositivo, perchè in tanto essa si è decisa a limitare la provvisionale alla somma di L. 17639,72, in quanto ha ritenuto che l'indennizzo massimo che poteva spettare all'Ospedale era costituito dal giusto prezzo dell'immobile, e quindi, poichè di questo il valore esatto non era provato, nè poteva tenersi calcolo della perizia Mazzocchi, era pericoloso accogliere senz'altro la cifra di L. 35000, proposta dalla Congregazione di Carità.

Insomma, la Corte colla succitata sentenza ha voluto dimostrare la infondatezza della pretesa della Congregazione di Carità in ordine ai diversi titoli d'indennizzo, che a suo giudizio le spettano, e poichè ha affermato che invece altro diritto non le competeva all'infuori della indennità stabilita dalla legge sulla espropriazione di pubblica utilità, così non può più essere lecito oggi, — dopo che la suscitata sentenza è passata in giudicato — portare in discussione la questione dei danni diretti ed indiretti, ed il Collegio deve limitare la indagine del perito secondo i criteri di cui agli art. 39 e 40 della legge 25 giugno 1865 N. 2359. — D'altronde, per la moralità della causa, si può benissimo affermare che le pretese della Congregazione di Carità — così come sono concretate nei quesiti di perizia, da essa proposti — non avrebbero mai potuto essere accolte nemmeno seguendo i criteri di cui agli art. 1151 e 1227 del Codice Civile, poichè il maggior valore venale d'oggi del terreno come area fabbricabile non potrebbe essere preso in considerazione, una volta che si deve considerare il terreno stesso come indispensabile per gli ampliamenti dell'Ospedale, e del pari non potrebbe mai farsi carico all'Amministrazione delle Ferrovie della spesa incontrata per la costruzione e impianto di un nuovo Ospedale fino a che non sia dimostrato che ciò si è fatto esclusivamente per la mancata disponibilità del terreno occupato dalle ferrovie, Ma — come già si è detto — *questo va osservato solo in via di abbondanza, e per pura moralità della causa;* poichè per le considerazioni retro esposte, *oramai non vi può essere alcun dubbio che l'indennità spettante all'Ospedale di S. Giuseppe* — per

l'autorità della cosa giudicata, emanante dalla sentenza della Corte d'Appello di Milano in data 21-27 maggio 1908 — *deve limitarsi al giusto prezzo del terreno, occupato all' epoca dell'espropriazione e cioè nel luglio* 1905, *e secondo le norme fissate dalla legge sull'espropriazione per la utilità pubblica.*

Ed anzitutto occorrerà che il perito spieghi se il terreno in questione, avuto riguardo alla sua situazione e destinazione potesse considerarsi *come immobile a sè stante, poichè in tal caso l' indennizzo dovrebbe essere stabilito a norma dell'art.* 39 *della legge succitata, e cioè colla determinazione del giusto prezzo, che avrebbe avuto in una libera contrattazione di compra vendita, sia pure considerandolo come area fabbricabile. Nel caso invece che quell'area — sempre nel* 1905 — *non potesse considerarsi come stabile a sè, e dovesse al contrario ritenersi parte dell'intero immobile di proprietà dell'Ospedale, o quanto meno di quello stabile che questi ha acquistato nel* 1889 *dalla Ditta Pozzi, ed ha annesso al fabbricato principale a nord dello stesso, dovranno seguirsi i criteri fissati dall'art.* 40 *della legge* 25 *giugno* 1865, *e l' indennità dovrà essere determinata dalla differenza tra il giusto prezzo che avrebbe avuto l' immobile avanti l'occupazione ed il giusto prezzo che potrà avere la residua parte di esso dopo l'occupazione.*

Gli è poi evidente che, *in un caso o nell' altro*, il perito dovrà fissare i suoi *criteri estimativi riportandosi all' epoca della effettiva occupazione del terreno e cioè al luglio* 1905, *e non dovrà tenere alcun calcolo del maggior valore che oggi per avventura lo stesso terreno possa avere per il progettato spostamento della stazione ferroviaria.*

Del pari è intuitivo che, qualora l' area di terreno occupato dalle Ferrovie dovesse considerarsi come immobile a sè stante, per calcolare il giusto prezzo nel luglio 1905, *non si dovrebbe avere alcuna considerazione ai progetti di ampliamento dell'Ospedale, poichè a parte la loro indeterminatezza, essi costituiscono un' utilità tutta speciale e soggettiva del proprietario e non potevano quindi influire a determinare il vero valore dello stabile in una libera contrattazione di compravendita.*

Atteso che torna opportuno, in attesa del giudizio peritale, sospendere ogni pronuncia sulle spese di causa.

Per questi motivi sospesa ogni pronuncia in merito, ammette prova peritale etc.

SENTENZE.

Res judicata — espropriazione nulla — indennizzo.

Per vedere se una sentenza costituisca cosa giudicata su una determinata questione non bisogna aver riguardo alla materiale dicitura del dispositivo ma necessita porre lo stesso in relazione ai motivi che lo spiegano e lo sorreggono.

Il proprietario d'un fondo occupato per pubblica utilità, anche quando l'espropriazione sia stata dichiarata nulla per inosservanza delle forme prescritte dalla Legge 25 *giugno* 1865 *n.* 2359, *non ha diritto che a conseguire il giusto prezzo del fondo stesso in base ai criteri estimativi, sanciti da detta Legge, escluso ogni indennizzo per danni diretti o mediati alla stregua del diritto comune.*

TRIB. BUSTO ARSIZIO, 29 dic. 1910 — FERR. STATO c. OSPEDALE CIVILE DI BUSTO ARSIZIO.

FATTO.

Occorrendo ampliare lo scalo merci della stazione di Busto Arsizio (linea Rho-Gallarate-Arona), la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, allora concessionaria dell'esercizio della Rete Mediterranea, presentò nel dicembre 1899 un progetto di lavori, che venne approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità con Decreto ministeriale 13 luglio 1900, domandante l'esecuzione di tali lavori alla suddetta Società entro il termine di tre anni dalla data del decreto. Secondo le proposte fatte si doveva far luogo alla espropriazione di un appezzamento di terreno di proprietà dell'Ospedale civico di S. Giuseppe in Busto Arsizio, situato a nord dell'Ospedale medesimo e della superficie di mq. 3338,24.

Depositatosi dalla Società ferroviaria e pubblicato il piano particolareggiato di esecuzione, la Congregazione di Carità di Busto

Arsizio amministratrice dell'Ospedale - vi fece opposizione, rappretando la impossibilità in cui sarebbe stata posta di continuare lo esercizio dell'Ospedale in causa dell'immediato contratto con lo scalo ferroviario, e l'assoluto bisogno di disporre del terreno espropriando per seguire le opere di ampliamento rese indispensabili dall'aumento sempre crescente della popolazione di Busto Arsizio. Ma il Ministero con decreto 7 aprile 1902, respinta l'opposizione manteneva in ogni sua parte il progetto della Società e ne ordinava la completa esecuzione. In seguito a ciò, non essendo intervenuto accordo sulla indennità, il Prefetto trasmetteva gli atti al Tribunale di Busto Arsizio, il quale con Decreto 11 giugno 1902 nominava a perito, per la stima del terreno da espropriarsi, l'ing. Luigi Mazzocchi. Questi nel 31 agosto 1902 presentava la sua relazione di perizia, con la quale determinava in lire 35000 la indennità da corrispondersi per il terreno espropriando. In data 9 settembre 1903 la Società del Mediterraneo presentava al Ministro dei Lavori Pubblici domanda per nuova dichiarazione di pubblica utilità dei suddetti lavori, che ancora non erano stati iniziati, ed il Ministero con decreto 27 gennaio 1904 approvò nuovamente, agli effetti della pubblica utilità, la proposta 13 dicembre 1899, sì e come era stata approvata col precedente decreto 13 luglio 1900, e dispose che all'esecuzione di questi lavori d'ampliamento provvedesse la Società Italiana per le strade ferrate del Mediterreneo nel termine di anni due, termine che poi, con altro decreto ministeriale 24 gennaio 1906, fu prorogato sino a tutto il 27 gennaio 1908.

Frattanto il Prefetto di Milano emanava decreto 14 giugno 1905 di espropriazione a favore del Demanio dello Stato, pei lavori inerenti all'ampliamento della stazione di Busto Arsizio, dei metri quadrati 3338,24 di ragione dell'Ospedale ivi descritti con autorizzazione all'Amministrazione ferroviaria di occupare il terreno espropriato, previa notifica alla Congregazione di Carità, quale amministratrice dell'Ospedale, di copia del decreto, unitamente alla polizza 13 maggio 1905 dell'indennità stata versata nella Cassa Depositi e Prestiti presso la Intendenza di Finanza di Milano.

Il terreno venne infatti occupato dall'Amministrazione delle Ferrovie di Stato il 20 luglio 1905. Con atto di citazione 31 luglio 1905 però la suddetta Amministrazione chiamava la Congregazione di Carità di Busto Arsizio, nella veste di cui sopra, avanti a questo Tribunale, ed esponendo che non riteneva giusta e ragio-

nevole l'indennità di L. 35000 fissata dalla perizia Mazzocchi, perchè eccessiva e gravatoria agli interessi dell'Amministrazione delle Ferrovie, instava perchè dichiarata la inattendibilità della perizia stessa, fosse demandato ad altro perito la fissazione della minore e più equa indennità, da corrispondersi all'Ospedale Civico di Busto Arsizio, quale importo del terreno espropriato.

La convenuta Congregatione di Carità, comparsa in giudizio, eccepì di nullità il decreto Prefettizio 14 giugno 1905, ed in via riconvenzionale chiese che - dichiarato il medesimo decreto lesivo dei diritti dell'Ospedale - fosse l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato condannata al risarcimento dei danni per l'illegale occupazione, da liquidarsi in separata sede, con una provvisionale intanto di L. 35000.

In via subordinata instò perchè si dichiarasse irricevibile la opposizione alla perizia Mazzocchi, assolvendo l'Ospedale dalle domande dell'attrice.

Questo Tribunale con sentenza 22 giugno 1907, accolta la riconvenzionale, dichiarò lesivo dei diritti dell'ospedale il Decreto Prefettizio 14 giugno 1905:

condannò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato al risarcimento dei danni per l'illegittima espropriazione ed occupazione dello stabile, di cui retro, da liquidarsi in separata sede, senza far luogo ad alcuna provvisionale; respinse come irricevibile la opposizione alla perizia Mazzocchi sollevata dall'attrice Amministrazione, assolvendo l'Ospedale dalle relative domande, e condannò infine la stessa Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto 11 settembre 1907 insistendo nelle domande originarie di citazione.

Alla sua volta, la Congregazione di Carità convenuta propose appello incidentale relativamente al punto della domanda della provvisionale.

La Corte d'Appello di Milano, con sua sentenza 21-27 maggio 1908, respinse l'appello principale proposto dall'Amministrazione delle Ferrovie e confermò quindi la sentenza dei primi giudici in quanto aveva dichiarato lesiva dei diritti dell'ospedale di S. Giuseppe il decreto prefettizio di espropriazione 14 giugno 1905 e condannata l'Amministrazione delle Ferrovie al risarcimento dei danni sofferti dall'Ospedale per l'avvenuta occupazione dello stabile.

In ordine invece, all'appello incidentale della Congregazione di Carità la Corte osservò che almeno il prezzo di L. 5.30 al metro

quadrato per il terreno espropriato doveva essere corrisposto perchè l'Amministrazione delle Ferrovie in epoca prossima all'esproprio aveva comperato dall'Ospedale un piccolo appezzamento di terreno adiacente a quello espropriato, pagandolo appunto L. 5,30 al mq. Di conseguenza accolse parzialmente il gravame della Congregazione di Carità e condannò l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato a pagarle — a titolo di provvisionale — sulla maggiore indennità dovutale — la somma di L. 17,639.72 riservando la liquidazione della indennità in separata sede. Condannò inoltre l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato nelle spese del giudizio d'appello e confermò nel resto l'appellata sentenza. *Occupandosi però della questione relativa alla provvisionale per danni, la Corte d'appello — di fronte alle deduzioni della Congregazione di carità, che accennava al diritto di ottenere non solo il valore della cosa, di cui l'Ospedale fu privato, ma anche il risarcimento di tutti quei danni, anche indiretti, che dal fatto colposo della pubblica Amministrazione allo stesso Ospedale erano derivati — fece queste esplicite osservazioni:*

« Nè è esatto quanto si sostiene dalla Congregazione di Carità che l'indennità dovuta per l'occupazione del fondo, in una espropriazione compiuta in modo irregolare, abbia sempre a superare quanto sarebbe stato aggiudicato nel caso che l'appropriazione del fondo fosse seguita nei modi e termini prescritti dalla legge.

Sta invece la massima, accolta dalla Suprema Corte regolatrice, che quando pure mancasse la procedura di espropriazione, l'occupazione del fondo non potrebbe dar luogo ad altro diritto che a quello del pagamento di un indennizzo, da determinarsi con i criteri stabiliti dalla legge sulle espropriazioni e con riguardo al valore che il fondo aveva al momento della occupazione ». Successivamente a queste osservazioni la Corte Ecc.ma accenna alla impossibilità di poter, allo stato attuale, accogliere il valore dello stabile sì come fu determinato dalla perizia Mazzocchi, che non ha più efficacia legale, e prendendo invece in considerazione il prezzo fissato in un contratto di compra-vendita, stipulato dall'Ospedale colla Ferrovia in epoca prossima all'esproprio, e per un terreno adiacente e di eguali condizioni, concretò la provvisionale, di cui sopra si è parlato, esprimendosi in questi precisi termini.

« Da ciò è condotta ad assegnare alla convenuta Congregazione di Carità, a titolo di provvisionale sulla indennità dovuta all'Ospedale, da essa amministrato, per la illegale espropriazione ed

occupazione del fondo in parola, la somma di L. 17,639.92, corrispondenti al valore di mq. 3328,30 espropriati, calcolati in ragione di L. 5 30 al mq., salva la definitiva liquidazione in separata sede ».

La sentenza della Corte d'Appello fu dalle parti pienamente accettata, e per provvedere alla definitiva liquidazione della indennità spettantele, la Congregazione di Carità di Busto Arsizio, sempre quale amministratrice dell'Ospedale di S. Giuseppe, con citazione 14 aprile 1910 chiamò avanti a questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato in persona del suo Direttore Generale comm. ing. Riccardo Bianchi per ivi — in prosecuzione del giudizio di cui alla sentenza retro indicata, ed in esecuzione della medesima, e previa ammissione di perizia all'oggetto di stimare e valutare i danni derivati e derivabili all'Ospedale di Busto Arsizio in conseguenza della subita illegittima occupazione della sua proprietà — sentirsi condannare, con sentenza provvisoriamente esecutiva al pagamento a favore dell'Ospedale civico di S.Giuseppe della somma di L. 120,000 o di quell'altra maggiore o minore, che, in esito alla perizia ed alle eventuali altre prove, sarà accertata e liquidata dal Tribunale, a risarcimento dei danni come sopra patiti e paziendi da esso Ospedale, meno la provvisionale già riscossa, colle spese del giudizio e con riserva di ogni altra maggiore azione, ragione ed istanza. A giustificazione di siffatte conclusioni la Congregazione di Carita ha esposto che molteplici e gravissimi sono i danni che all'Ospedale di S. Giuseppe sono derivati e saranno per derivare, sia per la perdita dello stabile, di cui fu spogliato, secondo il valore venale che il medesimo aveva all'atto dell'occupazione — e cioè il 20 luglio 1905, considerato quale terreno di fabbrica, sia per il deprezzamento della residua parte del terreno, già facente un sol corpo con quello integralmente occupato e con uso destinato ad ampliamente del fabbricato ospitaliero, cui è annesso, costruzioni rese impossibili in conseguenza dell'avvenuto scorporo di oltre due terzi dell'area complessiva, sia per il mancato utile, rappresentato dal maggior valore, che l'area occupata ha già attualmente ed avrà in seguito per il progettato spostamento della stazione di Busto Arsizio in altra località, pur vicina a levante dell'abitato, maggior valore, che, senza l'avvenuta espropriazione, l'Ospedale avrebbe potuto in ogni caso realizzare, sia per l'impossibilità di estendere i fabbricati dell'Ospedale e la conseguente necessità di trasferirlo fin

d'ora in altra sede, con anticipazione di ingente capitale, con perdita dei relativi interessi e con maggior dispendio.

Costituitasi in giudizio l'Amministrazione delle Ferravie dello Stato ha dedotto che, in base a quanto ha giudicato la Corte d'Appello di Milano, l'unica indennità spettante all'Ospedale di S. Giuseppe, è quella determinata dal valore venale dello stabile occupato secondo i criteri della legge sulle espropriazivni per utilità pubblica. Di conseguenza la domanda attrice dovrebbe essere fondata da tutti quei titoli di indennizzo, che non si conciliano coi criteri suddetti, che assicurano al proprietario espropriato la reintegrazione del valore venale della cosa, di cui fu privato, da determinarsi in modo obbiettivo, escluso ogni lucro speciale che il proprietario medesimo potesse e si ripromettesse di conseguire dalla destinazione dell'immobile ad uso particolare. Portatasi la causa in discussione, vennero dai procuratori delle parti formulate le precise conclusioni che sono trascritte in epigrafe.

DIRITTO.

La controversia riflette la natura ed estensione dell'indennizzo che all'Ospedale civico di S. Giuseppe spetta per la illecita occupazione del terreno descritto nel Decreto prefettizio di espropriazione 14 giugno 1905, poichè mentre la Congregazione di carità di Busto Arsizio sostiene che, in forza della sentenza 22 giugno 1907 di questo Tribunale, all'Ospedale compete il risarcimento di ogni danno diretto ed indiretto a norma degli art. 1151 e 1227 del Codice civile, l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato al contrario afferma che nessun'altra indennità può essergli assegnata all'infuori di quella corrispondente al giusto prezzo dell'immobile occupato, giusta i criteri fissati dalla legge sulla espropriazione per pubblica utilità.

Il Collegio è però d'avviso che la questione sia già stata risolta dalla sentenza 21-27 maggio 1908 della Corte d'appello di Milano, di conformità appunto alla tesi sostenuta dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Di conseguenza, poichè la decisione della Corte di Milano è ormai passata in cosa giudicata, non altrimenti dovrà delimitarsi il campo delle indagini, che debbano essere demandate al perito,

se non seguendo il criterio di cui agli articoli 30, 40 della legge 25 giugno 1865 n. 2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità e cioè quella del giusto prezzo che l'immobile avrebbe avuto in una libera contrattazione di compra-vendita all'epoca dell'esproprio, escludendo ogni altra indagine per danni diretti ed indiretti. Nè può revocarsi in dubbio che sui criteri di delimitazione ed estensione dell'indennizzo spettante all'Ospedale di S. Giuseppe, per la lesione di diritti arrecatigli dal provvedimento illegale dell'autorità amministrativa, assista la cosa giudicata in dipendenza della succitata sentenza della Corte d'appello di Milano. Ed infatti, non in relazione all'appello principale, ma pronunciando sull'appello incidentale della Congregazione di carità, la Corte si è occupata esplicitamente della questione, e — bene o male — or non è il caso di vedere, in termini precisi, ha dichiarato che nessun'altra indennità può spettare all'Ospedale all'infuori di quella corrispondente al valore dello stabile al momento dell'occupazione e secondo i criteri stabiliti dalla legge sulle espropriazioni. E non a dirsi che, ciò facendo, la Corte d'appello abbia pronunciato *ultra petita*. Anzitutto, quand'anche ciò fosse dal momento che la sentenza non fu denunciata alla Cassazione, e venne invece pienamente accettata da entrambe le parti, non si potrebbe disconoscere alla stessa il valore di *res judicata*.

Ma, in realtà, non sussiste neppure l'accusa di pronuncia *ultra petita*. poichè nel giudizio di secondo grado la Congregazione di carità di Busto Arsizio, allo scopo appunto di ottenere, almeno sino alla concorrenza di lire 35 mila, una provvisionale sull'indennizzo che spettava all'Ospedale, si è intrattenuta esplicitamente a discutere sulla estensione e sulla natura dei danni, che avrebbero dovuto essere corrisposti dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Ed infatti, nella sua Comparsa conclusionale, onde dimostrare sempre che la somma chiesta era di gran lunga inferiore all'indennizzo definitivo, che si sarebbe dovuto liquidare a favore dell'Ospedale, così si esprime: « Non considerò il Tribunale, che, per conoscere della provvisionale domandata, non era necessario ricercare a fondo quali e quanti fossero i danni, di cui la Direzione delle Ferrovie deve rispondere per l'atto illegittimo da essa consumato, e molto meno determinarne l'ammontarne totale, ma bastava vedere se la somma chiesta a titolo di provvisionale non eccedeva l'importo di un *solo di tali danni*, la perdita dello stabile, danno

codesto altrettanto incontestabile quanto di non difficile apprezzamento, bastava cioè potersi convincere che le L. 35,000 domandate non rappresentano più del giusto valore dello stabile appreso dalla Ferrovia, che in questo caso era certo che un tal compenso sarebbe pur sempre inferiore alla indennità totale dovuta, in quanto che la responsabilità pei danni derivati da un fatto colposo o di quasi delitto si estende non soltanto al valore della cosa, di cui la parte lesa fu privata, ma anche al *quantum interest*, e per conseguenza la indennità dovuta per una occupazione illegittima della proprietà altrui supera indubbiamente quella che può essere aggiudicata nel caso di espropriazione compiuta nei modi e nelle forme di legge ».

E più avanti ancora, nella stessa conclusionale, la Congregazione di carità aggiungeva: « Codesta Ecc.ma Corte, pertanto, facendo ciò che pur dovevano i primi giudici, vorrà, in parziale riforma della loro sentenza, più precisamente in aggiunta alle medesime ordinare il pagamento a favore dell'Ospedale civico delle lire 35 mila, valore minimo del terreno della cui proprietà fu illegittimamente privato, e ciò in via provvisoria ed in conto dei danni, che la Direzione delle Ferrovie fu condannata a risarcirgli e da liquidarsi in separato giudizio, secondo che fu pronunziato colla stessa sentenza che la Ecc.ma Corte confermerà ».

In altra parte della conclusionale più specificatamente la Congregazione di carità, così si esprime:

« Aggiudicare all'Ospedale una tal somma (lire 35 mila) non sarebbe che accordargli il minimo di quanto in ogni evento gli potrà spettare per risarcimento dei gravissimi danni patiti in consegnenza della subita espropriazione illegittima ».

Di fronte a tutte queste deduzioni, la Corte d'appello, sia pure allo scopo di decidere se potesse o meno accordarsi una provvisionale, come si chiedeva coll'appello incidentale, ma coll'intenzione deliberata di segnare i limiti e la natura dei danni, che spettavano all'Ospedale, fissò senz'altro i criteri che dovevano essere seguiti e così giudicò:

« La pronuncia, che vuolsi emettere a riguardo di questa peri- « zia (dell'Ing. Mazzocchi) ed agli altri atti della procedura ini- « ziata col decreto 13 luglio 1900 non consente che su di essa si « abbia a fondare un giudizio definitivo sul valore dell'immobile « malamente espropriato e molto meno che si possa a priori ritenere

ANNO IV - N. 24.

15 GIUGNO 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*:**

Ordine Generale N. 8. — Dirigenza del Compartimento di Milano . Pag. 371

Ordine di Servizio N. 172. — Attivazione del sistema di blocco, nei due sensi di marcia dei treni, fra le stazioni di Pavia (Cabina Bivio Cremona) e di Rogoredo (Cabina C) e degli apparati centrali nelle stazioni intermedie. Cambiamento delle numerazioni dei posti di blocco fra Rogoredo, Milano Centrale e Limito . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 173. — Attivazione del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Margherita di Savoia . . . . » 373

Ordine di Servizio N. 174. — Apertura all'esercizio dello scalo bestiame di Rifredi. Facoltà di servizio nelle stazioni di Firenze S. M. N., Firenze Campo di Marte e Rifredi . . . . » 374

Ordine di Servizio N. 175. — Disposizioni relative al nuovo ordinamento dell'esercizio delle ferrovie complementari a scartamento ridotto della Sicilia . . . . » 376

Ordine di Servizio N. 176. — Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dal 1910-11 . . . . » 378

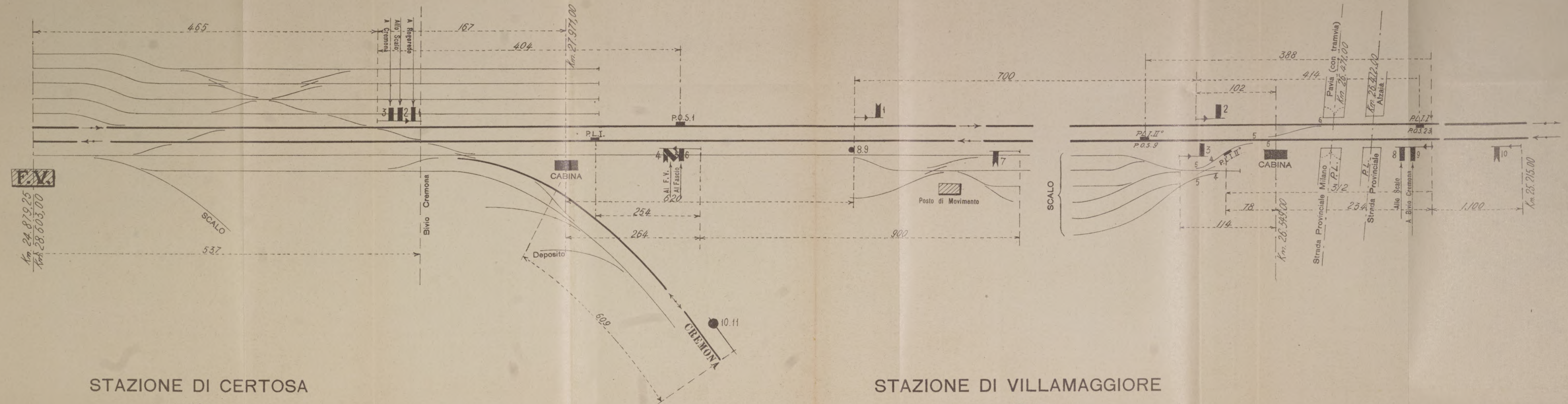
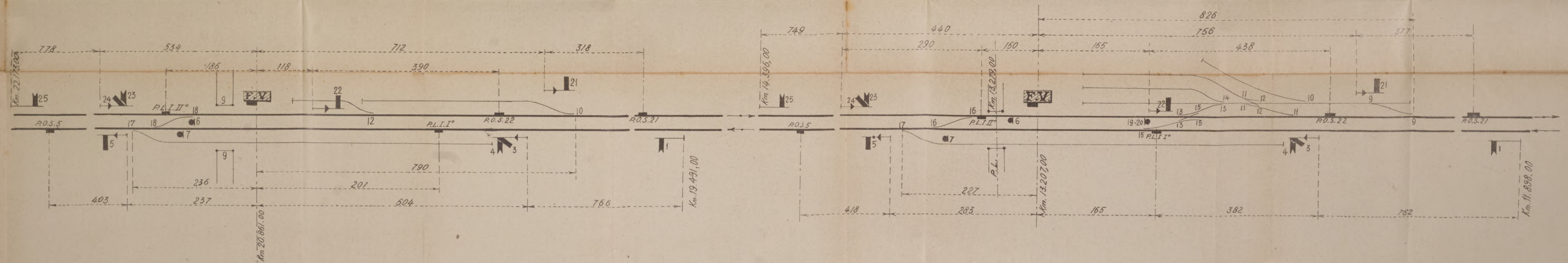
Roma, giugno 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 177. — Estensione del servizio cumulativo con la Ferrovia S. Ellero-Saltino (Vallombrosa) . . . . Pag. 37[illegible]
Ordine di Servizio N. 178. — Servizio Italo-Belga . . . . » [illegible]
Ordine di Servizio N. 179. — Scalo marittimo di Civitavecchia. . . » 3[illegible]
Circolare N. 48. — Nuovi biglietti del Banco di Napoli . . . . . . » 38[illegible]

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

*Ordine di Servizio N. 5.*v — Facoltà concessa ai Capi stazione . . » 7[illegible]

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 18[illegible]

Ordine Generale N. 8. (Servizio I)

Dirigenza del Compartimento di Milano.

Il Consiglio d'amministrazione, nell'adunanza del 1° giugno 1911, ha deliberato che il Sig. Comm. Ing. Luigi Negri venga sollevato, per ragioni di salute, dalle funzioni di Capo del Compartimento di Milano e considerato a disposizione del Direttore Generale e che il Capo Compartimento della Direzione Compartimentale di Venezia Sig. Comm. Ing. Alberto Brandani sia incaricato provvisoriamente di disimpegnare anche le funzioni di Capo Compartimento per la Direzione Compartimentale di Milano.

Ordine di Servizio N. 172. (Servizi VII e XI).

Attivazione del sistema di blocco, nei due sensi di marcia dei treni, fra le stazioni di Pavia (Cabina Bivio Cremona) e di Rogoredo (Cabina C) e degli apparati centrali nelle stazioni intermedie. Cambiamento delle numerazioni dei posti di blocco fra Rogoredo, Milano Centrale e Limito.

(Vedi Ordini di Servizio N. 15 e 42-1907).

Dalle ore 12 del giorno 25 giugno 1911 verrà attivato, fra le stazioni di Pavia (Cabina Bivio Cremona) e di Rogoredo (Cabina *C*) l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni; verranno pure attivati completamente gli apparati centrali ed i nuovi segnali di partenza nelle stazioni di Certosa, di Villamaggiore e di Locate.

I posti di blocco sull'intera tratta Pavia (Cabina Bivio Cremona) e Rogoredo (Cabina *C*) sono situati come in appresso e la loro numerazione seguirà progressivamente quella dei

posti di blocco esistenti fra Novi e Pavia, avvertendo che le progressive chilometriche per i posti dal 41 al 46 sono riferite al punto di distacco in stazione di Rogoredo, delle due linee Milano-Novi e Milano-Piacenza e per tutti gli altri posti, alla stazione di Milano:

Stazione di Pavia (Cabina Bivio Cremona)	Km. 27 + 971	Posto	di	bocco	N.	41
Ingresso Nuovo Scalo di Pavia (Cabina)	» 26 + 549	»	»	»	»	42
Stazione di Certosa (F. V.)	» 20 + 861	»	»	»	»	43
Stazione di Villamaggiore (F. V.)	» 13 + 207	»	»	»	»	44
Stazione di Locate (F. V.)	» 8 + 208	»	»	»	»	45
Posto intermedio (Cabina)	» 4 + 500	»	»	»	»	46
Stazione di Rogoredo (Cabina *C*)	» 6 + 130	»	»	»	»	47

Inoltre dalla data suddetta la numerazione dei posti di blocco fra Rogoredo (Cabina *B*) e Milano C. e fra il Bivio Acquabella e Lambrate verrà modificata come in appresso:

Rogoredo (Cabina *B*)	Km. 6 + 130	posto	di	blocco	N.	attuale 5 R. nuovo 48
Cabina	» 4 + 433	»	»	»	N.	attuale 4 R. nuovo 49
Bivio Acquabella (Cabina)	» 2 + 336	»	»	»	N.	attuale 3 nuovo 50
Cabina	» 1 + 400	»	»	»	N.	attuale 2 nuovo 51
Milano (Cabina C)	» 0 + 303	»	»	»	N.	attuale 1 nuovo 52
Lambrate (Garetta)	» 3 + 137	»	»	»	N.	attuale 4 L. nuovo 1
Lambrate (Cabina *A*)	» 4 + 047.95	»	»	»	N.	attuale 5 L. nuovo 2
Pioltello Limito (F. V.)	» 10 + 845	»	»	»	N.	attuale 6 nuovo 3

Nello schizzo sono poi indicati in pieno:

a) i vari posti di blocco col loro numero progressivo;

b) tutti i segnali che, a partire dalla data sopracitata, saranno in funzione sul tratto Pavia (Cabina del Bivio Cremona) Rogoredo (Cabina *C*);

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Pei semafori a più ali l'una sopra l'altra, è indicata, di fianco ad ogni ala, a quale direzione essa comanda.

I segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali di avviso o non portano indicazioni di categoria, sono segnali di 1ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 dei Compartimenti di Milano e di Genova.

Ordine di Servizio N. 173. (Servizio VII-XI).

Attivazione del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Margherita di Savoia.

(Vedi Ordine Generale N. 4-1908)

Dal giorno 15 giugno 1911 verrà aperto all'esercizio il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Margherita di Savoja alla progressiva Km. 4.247.55 dall'asse F. V. della stazione di Ofantino, cessando in pari tempo il servizio nell'attuale fabbricato.

Restano però ferme le disposizioni di cui al punto 3° dell'Ordine Generale n. 4-1908 riguardanti le tasse da applicarsi per viaggiatori sul tratto Ofantino-Margherita di Savoja.

La detta stazione sarà munita di piano caricatore con carico di fianco e di bilancia a ponte della portata di 30 tonn.

In conseguenza sono da introdursi le seguenti varianti nel libro « Prontuario generale delle distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908) ».

a pag. 33 di fronte al nome della stazione di Margherita di Savoja esporre la lettera *F* nella colonna n. 16, il numero 1 nella colonna n. 19 ed il n. 30 nella colonna 20;

a pag. 158, tabella 101, rettificare in Km. 5 la distanza da Ofantino a Margherita di Savoja;

a pag. 228 rettificare le distanze pei transiti di Villa

S. Giovanni e di Reggio di Calabria Porto, rispettivamente in Km. 648 e 662.

Per effetto poi dell'apertura all'esercizio del nuovo Fabbricato, la distanza attuale fra la stazione di Margherita di Savoja e le altre della Rete viene a *diminuire di un chilometro.*

Quindi nei Prontuari delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci, alla distanza esposta di contro al nome della ripetuta stazione di Margherita di Savoja deve essere apportata la conseguente variante.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 174. (Servizi VII, VIII e XI).

Apertura all'esercizio dello scalo bestiame di Rifredi. Facoltà di servizio nelle stazioni di Firenze S. M. N. Firenze Campo di Marte e Rifredi.

Col giorno 20 giugno 1911 verrà aperto all'esercizio lo Scalo Bestiame dei macelli, impiantato, come da convenzione intervenuta col Comune di Firenze, a destra della linea Bologna-Firenze, presso la stazione di Rifredi, alla quale si allaccia mediante un binario che, staccandosi dalla terza linea, lato Firenze, corre parallelamente alla linea stessa per m. 591, dopo i quali, per un cancello, entra nello scalo.

Questo è provvisto di Ufficio per tutte le operazioni di consegna e svincolo del bestiame; di due piani caricatori con carico di fianco, e di tutti gli altri impianti per un regolare e completo servizio.

Sul binario di raccordo e precisamente a m. 706 dall'asse del F. V. della stazione di Rifredi, trovasi un disco di 2ª categoria a protezione dellla stazione medesima rispetto alle tradotte provenienti dallo scalo.

Come da Ordinanza del Municipio di Firenze, d'accordo con la nostra Amministrazione, dal giorno suddetto tutte le spedizioni, in servizio interno e cumulativo, del bestiame bovino, ovino, suino e di quello equino da macello, in destina-

zione di Firenze o di Rifredi, od in partenza da tali località, devono dalle parti speditrici essere indirizzate e rispettivamente presentate allo Scalo del Bestiame dei Macelli, ove nell'apposito ufficio saranno fatte tutte le operazioni inerenti agli svincoli per i trasporti in arrivo ed alle spedizioni per quelli in partenza a norma delle condizioni e tariffe e dei regolamenti in vigore sulle Strade Ferrate, osservandosi inoltre le disposizioni speciali emanate dal Municipio per l'esercizio e la polizia dello Scalo comunale del Bestiame.

Le stazioni di Firenze S. M. N., Firenze C. M. e Rifredi propriamente detta, restano quindi abilitate soltanto ai trasporti del bestiame equino, escluso quello da macello.

Di pieno diritto i trasporti del bestiame bovino, ovino e suino, nonchè equino da macello, s'intendono indirizzati a « Rifredi-Scalo-Bestiame », nel quale Scalo devono essere introdotti anche quando le relative lettere di porto abbiano soltanto l'indicazione di Firenze, Firenze S. M. N., Firenze C. M., o Rifredi.

Per mezzo del binario di raccordo sono da introdursi nello Scalo del bestiame o da asportarsi dal medesimo, soltanto ed esclusivamente i carri ferroviari con spedizioni di bestiame, così come è qui contemplato.

La tassazione dei trasporti si fa in base alle ordinarie tariffe per o dalle stazioni di Rifredi, coll'aggiunta della seguente tassa che deve computarsi separatamente sotto il titolo: « Tassa per il raccordo » e che andrà in rimborso di spesa a favore delle Ferrovie dello Stato.

CLASSE del bestiame	Tassa per il raccordo da computarsi per ogni spedizione	
1ª Classe . .	Per vagone carico fino a 4 capi	L. 1,50
	» » » oltre a 4 capi	» 2,50
2ª Classe . .	Per vagone carico fino a 6 capi	» 1,50
	» » » oltre a 6 capi	» 2,50
3ª Classe . .	Per vagone carico fino a 12 capi	» 1,50
	» » » oltre a 12 capi	» 2,50
4ª Classe . .	Per vagone carico fino a 18 capi	» 1,50
	» » » oltre a 18 capi	» 2,50
5ª Classe . .	Per vagone carico fino a 36 capi	» 1,50
	» » » oltre a 36 capi	» 2,50

Le tasse anzi accennate, con le relative disposizioni, saranno poi riportate in una prossima appendice alle Tariffe per essere inserite nelle Tariffe stesse in aggiunta all'art. 88.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908), e nei « Prontuari manoscritti in uso nelle gestioni merci », si dovranno introdurre le aggiunte di cui all'allegato al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 175. (Servizi II, VI, VIII).

Disposizioni relative al nuovo ordinamento dell'esercizio delle ferrovie complementari a scartamento ridotto della Sicilia.

In relazione al nuovo ordinamento dell'esercizio delle ferrovie complementari sicule che andrà in vigore col 1° luglio 1911, a norma di quanto è stabilito con l'Ordine generale n. 6-1911, si dispone quanto segue :

I.

Ragioneria e Cassa.

La Ragioneria e la Cassa compartimentali di Palermo, con le stesse norme valevoli per i pagamenti da effettuarsi per conto delle divisioni compartimentali, provvederanno ai pagamenti per conto delle linee complementari, in base ai mandati emessi dall'ufficio dell'esercizio di dette linee, vistati dall'Ingegnere Capo di esercizio. Così pure provvederanno alla reintegrazione del fondo di scorta assegnato al detto Ingegnere Capo di esercizio.

II.

Contabilità — Spese.

Per la contabilità delle spese relative alle linee complementari, si seguiranno le stesse norme in uso sulla rete principale, adottando la stessa nomenclatura dei conti. Alla fine di

ciascun mese l'ufficio dell'esercizio delle Complementari trasmetterà alla Ragioneria compartimentale di Palermo i riassunti delle proprie operazioni suddivise per i diversi rami del servizio e per articoli della nomenclatura.

III.

Contabilità delle stazioni. — Versamenti.

Come è detto al punto IX degli Ordini di Servizio n. 134 del 1910 e 50 del 1911, per la contabilità delle stazioni valgono le stesse norme in uso sulla rete principale e contenute nelle istruzioni emanate coll'Ordine di Servizio n. 160 del 1909.

Le stazioni però, in luogo di trasmettere le loro contabilità direttamente ai Controlli di Firenze e di Torino ed all'ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, giusta le rispettive competenze, le invieranno invece all'ufficio dell'esercizio delle complementari il quale provvederà per l'inoltro allo ufficio ed ai Controlli predetti.

Parimenti le stazioni rimetteranno al detto ufficio dell'esercizio in Palermo i reclami riguardanti eccedenze di tassa, presentati dagli aventi diritto, sui trasporti di viaggiatori e merci, sempre quando la soluzione dei medesimi non entri nelle loro competenze. Sarà poi cura dello ufficio stesso di trasmetterli ai Controlli cui competono.

I rilievi emessi dai Controlli per insufficienza di tassa e per errori di fatto, gli abbuoni, gli ordini di rimborso mod. 1-9, 1-409 e 1-470 perverranno alle stazioni pel tramite dell'ufficio dell'esercizio. al quale verranno inviati dai Controlli emittenti.

Le stazioni effettueranno i propri versamenti come è detto al punto IX degli ordini di servizio suddetti, seguendo le disposizioni fissate nell' Ordine di Servizio n 275 del 1908, e la Ragioneria Compartimentale di Palermo comunicherà periodicamente, oltre che all'ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, anche all'ufficio dell'esercizio delle complementari l'ammontare dei versamenti fatti, segnalando le differenze eventualmente riscontrate nei versamenti stessi.

Per le verifiche contabili presso le stazioni delle complementari saranno adottate modalità analoghe a quelle in uso per le stazioni della Rete principale.

IV.

Approvvigionamenti e magazzini.

La somministrazione dei combustibili e dei lubrificanti occorrenti al servizio di trazione delle linee complementari, sarà fatta dai depositi combustibili con le medesime modalità stabilite per l'esercizio della Rete principale.

La somministrazione di tutti gli altri oggetti e materiali sarà fatta dai Magazzini in base a preventivi dell'ufficio dell'esercizio delle complementari e alle richieste che, a misura del bisogno, saranno presentate, seguendosi le modalità che saranno concordate tra il detto ufficio ed il Servizio approvvigionamenti e magazzini.

Per la confezione ed i prelievi degli effetti di vestiario che possono occorrere al personale della rete complementare si seguiranno le disposizioni vigenti per la rete principale.

V.

Restano in vigore tutte le altre disposizieni contenute negli Ordini di Servizio n. 134-1910 e n. 50-1911 in quanto non siano contrarie a quelle contenute nell'ordine generale n. 6-1911 e nel presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 176. (Servizio II).

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dal 1910-11.

Con effetto dal mese contabile di Marzo 1911 i seguenti sottoconti del conto transitorio 121

Divisione controllo prodotti di Torino (ex 103)
Controllo comune di Torino (ex 104)
Divisione controllo prodotti di Firenze (ex 105)

PROSPETTO dei prezzi dei biglietti di corsa semplice di nuova istituzione, in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia S. Ellero-Saltino (Vallombrosa)

DA	A	Ripartizione	Treni diretti			Treni omnibus		
o viceversa			1a Cl.	2a Cl.	3a Cl.	1a Cl.	2a Cl.	3a Cl.
		Stato	12.90	9.05	5.90	11.75	8.25	5.30
		S. Ellero-Saltino	4.—	4.—	4.—	4.—	4.—	4.—
Bagni della Porretta . .	Saltino	Totale	16.90	13.05	9.90	15.75	12.25	9.30
		Stato	16.20	11.35	7.35	15.—	10.50	6.75
		S. Ellero-Saltino	4.—	4.—	4.—	4.—	4.—	4.—
Bagni di Lucca	id.	Totale	20.20	15.35	11.35	19.—	14.50	10.75
		Stato	34.30	23.80	15.40	—	—	—
		S. Ellero-Saltino	4.—	4.—	4.—	—	—	—
Padova	id.	Totale	38.30	27.80	19.40	—	—	—
		Stato	11.15	7.80	5.05	10.10	7.10	4.55
		S. Ellero-Saltino	4.—	4.—	4.—	4.—	4.—	4.—
Pracchia	id.	Totale	15.15	11.80	9.05	14.10	11.10	8.55

N.B. — In aggiunta ai prezzi suddetti va riscossa la tassa di bollo.

Controllo comune di Firenze (ex 106)

Divisione controllo prodotti di Messina (ex 107)

vengono riuniti in un unico conto con la denominazione seguente:

Divisioni controlli prodotti e controlli comuni (ex 103, 104, 105, 106 e 107).

A questo sottoconto viene assegnato il numero di partitario 1208.

Ordine di Servizio N. 177. (Servizio VIII).

Estensione del servizio cumulativo con la Ferrovia S. Ellero-Saltino (Vallombrosa).

(Vedi Ordine di Servizio N. 253-1909).

Alle corrispondenze con biglietti di corsa semplice in servizio cumulativo con la ferrovia S. Ellero-Saltino (Vallombrosa) di cui il prospetto allegato all'Ordine di Servizio N. 253-1909, sono state aggiunte - a partire dal 1° giugno 1911 - quelle indicate nell'unito prospetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 178. (Servizio VIII).

Servizio Italo-Belga.

(Vedi ordine di Servizio N. 160-1911).

Colla data del 15 giugno 1911 viene pubblicato un 8° Supplemento alla tariffa diretta italo-belga, il quale comprende modificazioni ed aggiunte alle Disposizioni regolamentari, alle Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe, alla Nomenclatura e classificazione delle merci, all'Elenco delle sta-

zioni ed ai prezzi di trasporto, tanto del percorso italiano, quanto del percorso estero.

Detto supplemento verrà, come di consueto, distribuito dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva Prodotti di Firenze e le stazioni principali ne riceveranno una scorta in più, per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 20 per ogni esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 179. (Servizio VIII).

Scalo marittimo di Civitavecchia.

(Vedi Ordine di Servizio 14-1911).

A datare dal 16 giugno 1911 lo scalo marittimo di Civitavecchia sarà abilitato ad eseguire, in servizio interno e cumulativo italiano, trasporti a P. V. O., a carro completo, in arrivo via mare, anche di graniti greggi o grossolanamente lavorati, subordinatamente alle limitazioni di cui al punto 2° dell'Ordine di Servizio n. 14-1911.

Per conseguenza, nell'allegato 8 alle tariffe, Capo II, parte prima, sono da farsi le seguenti aggiunte:

Nel 3° capoverso dell'art. 2, dopo le parole « spedizioni a piccola velocità di cereali », aggiungere « di graniti greggi o grossolanamente lavorati ».

Nell'art. 3, prospetto dei prezzi, aggiungere il diritto fisso di L. 0,4507 nella colonna delle « Merci in generale ascritte alle ultime tre classi delle tariffe ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 48. (Servizio II).

Nuovi biglietti del Banco di Napoli.

(Vedi Circolare N. 21-1908).

Il Banco di Napoli ha proceduto ad una nuova emissione dei suoi biglietti da L. 50, 100, 500 e 1000 completamente differente nei disegni e nelle caratteristiche da quelli delle serie precedenti che però rimangono ugualmente in circolazione.

Tali nuovi biglietti, sul recto di fronte al campo bianco riservato alla riproduzione filogranata d'un contrassegno speciale, portano la riproduzione incisa di una figura storica della regione napoletana.

Così i biglietti da L. 50 riproducono l'effigie di Salvator *Rosa;* di Torquato *Tasso* quelli da L. 100; di Gaetano *Filangieri* quelli da L. 500 e di Giambattista *Vico* quelli da L. 1000.

Il contrassegno governativo a stampa in color rosso vermiglionato recante nel recto la testa della figura simbolica dell'Italia e nel verso la leggenda « decreto ministeriale del 30 luglio 1896 » si trova nella parte centrale del lato inferiore, mentre in quelli della serie precedente è nel lato superiore.

Le stazioni della Rete dovranno perciò accettare d'ora innanzi tali nuovi biglietti in tutti i pagamenti agli sportelli.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 5.V (SERVIZIO VIII).

Facoltà concesse ai Capi stazione.

Si previene, ad opportuna norma, che le facoltà concesse ai Capi stazione per quanto concerne i rimborsi del prezzo dei biglietti di cui è cenno al Capo IV dell'Ordine di Servizio N. 135-1907, non sono estensibili ai biglietti a tariffa ridotta rilasciati per le Esposizioni di Roma, Torino e Firenze, durante il periodo delle feste commemorative.

I rimborsi dei biglietti in parola potranno aver luogo soltanto nei casi previsti dall'art. 31 delle Tariffe e richiamati dai comma *a*) *b*) e *c*) del ripetuto Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Danno — Canale navigabile — Ponte girevole.

Non è risarcibile da parte della ferrovia il danno derivato ad un galleggiante per effetto dell'urto contro un treno transitante sul ponte girevole di un canale navigabile, e ciò indipendentemente dall'ampiezza di tale costruzione.

TRIB. DI ROMA, sentenza 13 luglio 1910, est. GIANNELLI — TEDESCHI E CAPANNA contro FERR. STATO.

STA IN FATTO.

Che con citazione 5 giugno 1909 la Ditta Tedeschi e Capanna in persona dei sigg. Alberto Tedeschi e Pietro Capanna, convenne innanzi a questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato esponendo che il 18 aprile 1909 alle ore 12 circa in Livorno fu legato con una grossa fune presso la sponda sinistra del fosso che dalla Fortezza vecchia va alla darsena della stazione Marittima, il navicello denominato « Fortunato » di proprietà della Ditta richiedente.

Che la mattina del 19 il detto navicello che nella notte sembra fosse stato sciolto da qualche malintenzionato, fu trovato grandemente danneggiato per sfasciamento alla prua ed affondato. La Ditta richiedente venne a sapere che tale danno era stato cagionalo per un urto dato al navicello dal treno merci della Ferrovia dello Stato transitante sopra un ponte levatoio in ferro delle stesse ferrovie allora abbassato, che costituisce un passaggio a livello sul fosso suindicato.

Affermava la Ditta istante che le Ferrovie sieno responsabili di tale danno perchè avvenuto per loro colpa sia per incuria del personale che avrebbe dovuto vedere e segnalare il navicello, sia per difettosa costruzione del ponte che è più stretto dei vagoni e dei carri ferroviari e non ha alcun riparo, sia infine per la mancanza di chiusura mediante travi o spranghe, del detto fosso allorchè il ponte è abbassato e vi transitano i treni.

Chiese quindi condannarsi le Ferrovie dello Stato ai danni in Lire 4.153,94 tenendo conto che il perito nominato dal Presidente del Tribunale di Livorno a norma dell'art. 71 del Codice comm., li valutò in L. 2.660, che le spese di ricupero, vaso, perizia furono tassate dal Presidente del Tribunale di Livorno con decreto 29 maggio 1909 in L. 801,94 e gli onorari in L. 300 che il mancato guadagno per 56 giorni di inoperosità del navicello e cioè 36 giorni dall'urto al giorno del deposito della perizia e 20 giorni occorsi per le riparazioni a L, 7 al giorno, ascende a L. 392.

Chiese inoltre gli interessi sulle dette somme e le spese della protesta 19 aprile 1909 ricorso decreto presidenziale e quelle del presente giudizio, il tutto con sentenza provvisoriamente eseguibile.

Contestatasi la lite fu dedotto dall'Amministrazione delle Ferrovie che il navicello fu spinto contro la colonna dei carri in manovra trovandosi in balia della corrente che, in conseguenza dall'urto ferroviario oltre il ponte, i carri 43404, 603335 e 464157 riportarono non poche avarie ed a loro volta, col passaggio fuori linea, cagionando la rottura dell'ingranaggio al meccanismo del ponte, nonchè gravi avarie al vicino scambio n. 50. Oltre a chiedere il rigetto della domanda, oppose perciò l'Amministrazione convenuta anche una domanda riconvenzionale di danni contro la *Ditta* istante e chiese di provare con testimoni che quando la locomotiva impegnava il ponte girevole, il galleggiante era ben lontano dal medesimo, mentre non trovandosi legato alla banchina ed essendo in piena balia delle correnti, andò a battere al passaggio del secondo carro della colonna dei carri trainati dalla locomotiva, che per tal fatto l'Amministrazione delle Ferrovie risente i danni anzidetti.

Alla sua volta la Ditta istante chiede di provare con testimoni che il navicello era stato legato nel giorno precedente, che non vi è uso di alcuna custodia, che sciolto da ignoti fu dalla corrente o dal

vento spinto il verso il ponte, il quale non ha ripari, nè guardiani, e perciò fu possibile l'urto, che cagionò l'avaria che il 18 e 19 febbraio 1909, il fosso della foce era tranquillo e soltanto vi era una leggerissima corrente verso il mare e non tirava vento e finalmente chiese di provare con testimoni le altre circostanze suddette determinanti il quantitativo del danno.

IN DIRITTO.

Si osserva che per affermarsi la responsabilità occorre che si riconosca nel fatto un intimo rapporto di causalità tra il danno e la colpa; se come causa del danno si riscontra nel fatto l'opera del caso o di un terzo, sol quando esso non ha alcuna dipendenza dalla colpa precedente, vale a liberare dalla responsabilità.

Ritenuto tale principio universalmente accolto come norma regolatrice di ogni azione di danni, si osserva che se il navicello spinto dalla corrente urtava al passaggio dei carri sul ponte girevole ed affondava, non vedesi nel fatto alcuna colpa dell'Amministrazione delle Ferrovie come causa del danno risentito dalla Ditta Tedeschi e Capanna perchè il fatto avvenne per l'opera del caso o di malintenzionati, come ammette lo stesso attore, i quali sciolsero durante la notte qnel galleggiante dalla banchina ove era stato diligentemente legato.

Neppure alcuna colpa può riscontrarsi a carico della Ditta Tedeschi pel danno risentito dalle Ferrovie, perchè non essendo impugnato, che il navicello era stato lasciato il giorno innanzi fortemente legato, non vi è il fatto colposo, precedente all'azione del caso o dei terzi che possa togliere efficacia a questi avvenimenti, che escludono la responsabilità del danno.

Si afferma dalla Ditta Tedeschi e Capanna che la colpa che precedette l'opera del caso e dei terzi, debba riscontrarsi a carico delle Ferrovie nella mancanza di ripari al ponte e per essere stato esso costruito più stretto dell'ampiezza dei vagoni che su di esso debbono transitare e finalmente per l'incuria del personal ferroviario.

Si afferma dall'Amministrazione delle Ferrovie alla sua volta che la colpa che precedette l'opera del caso o dei terzi, debba ravvisarsi

a carico della Ditta Capanna e Tedeschi nella mancanza di sorveglianza, essendo stato lasciato abbandonato il navicello mentre ciascuno, per l'art. 1153, Cod. civ., deve sorvegliare sulle cose proprie, allo scopo d'impedire che possano cagionare danni ad altri.

Non ritiene però il Collegio che effettivamente si riscontrino nel fatto sufficienti ragioni a affermare la colpa di alcuna delle parti che valga a togliere la efficacia liberatoria dell'opera del caso o dei terzi, e deve invece riconoscersi come niuna delle parti sia responsabile verso dell'altra dei rispettivi danni.

La custodia e la vigilanza dell'uso delle proprie cose, in guisa da non arrecar danno ad altri, è un obbligo giuridico la cui inadempienza deve però esser provata per poter affermare la conseguente responsabilità.

La legge nel solo caso dell'art. 1155 Cod. civ. in cui contempla i danni cagionati dalla rovina di un edificio per mancanza di riparazione o per vizio di costruzione, ha voluto stabilire a carico del proprietario una presunzione di colpa, salvo la dimostrazione del contrario.

Nel caso che ci occupa la richiesta di provare con testimoni che il navicello fu lasciato dalla Ditta Tedeschi e Capanna incustodito è irrilevante; quando non s'impugna che esso il giorno innanzi era stato lasciato fortemente legato alla banchina ed è in atti col certificato della Camera di commercio la prova che, per comune consuetudine, tali galleggianti sono ormeggiati alle banchine dei moli di Livorno senza alcun custode a guardia dei medesimi. Il che del resto è ragionevole e naturale per la poca importanza di simili galleggianti.

Ciò premesso, scorgesi di leggeri che di essi come di tutte le cose esposte alla fede pubblica per consuetudine o per destinazione loro, ne assume la vigilanza la pubblica autorità.

Resta perciò la sola opera dei terzi che delittuosamente sciolsero il navicello dalla banchina e l'opera del caso, per la corrente che lo trasse verso il ponte, quali cause esclusive del danno, e nessuna colpa è da imputarsi alla Ditta Tedeschi e Capanna.

Del pari non ha consistenza la pretesa colpa delle Ferrovie per il preteso vizio di costruzione del ponte e per la mancanza dei guardiani.

Il fatto che vuol provarsi con testimoni che il ponte non ha ripari, nè chiusure, la stessa affermazione che esso sia più stretto

dell'ampiezza dei vagoni che vi debbono passare sopra, sono circostanze irrilevanti, quando non si dimostri che siffatto preteso vizio di costruzione costituisce un pericolo permanente per le cose e per le persone nella normalità dei casi.

Lo stesso continuo esercizio di quel ponte, che non ha mai cagionato alcun danno, dimostra che il preteso vizio di costruzione ed il preteso pericolo non esiste. La vigilanza del proprietario per le cose proprie deve essere quella che impedisce il pericolo che esse possano cagionare danno ad altri, ma l'omissione di vigilanza, perchè possa dirsi produttiva di responsabilità, deve però essere moralmente imputabile.

Se il fatto che diede luogo al danno non sia moralmente imputabile, neppure come omissione di diligenza, resta soltanto il caso e la forza maggiore, come causa del danno che escludono ogni civile responsabilità.

La inosservanza del *debitum diligentiae* è moralmente imputabile quando non si evitò il pericolo prevedibile, *l'id quod plerumque accidit*, e perciò le condizioni di esercizio di quel ponte girevole su quel canale navigabile dovevano garentire la normale sicurezza delle cose e delle persone, ma non potevano prevedere il caso di un galleggiante, abbandonato a sè stesso ed attratto dalla corrente, perchè il fatto non rientra nell'ordinario dei casi ed è dovuto solo al fatto illecito dei terzi, di cui le Ferrovie non possono rispondere, ed alla forza maggiore per l'azìone della corrente su quel navicello.

Per le svolte considerazioni non hanno importanza i capitoli di prova testimoniale, dedotti dalle parti e non hanno un giuridico fondamento le rispettive azioni di danni proposte con la domanda promossa dalla Ditta Tedeschi e Capanna e con la riconvenzionale dell'Amministrazione delle Ferrovie, e perciò tali domande sono da rigettarsi.

Poichè per l'insussistenza delle reciproche domande delle parti possono dichiararsi del pari compensate le spese del presente giudizio.

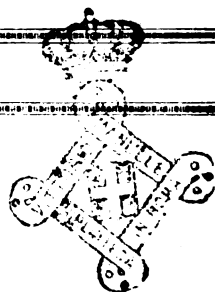
Per questi motivi rigetta del pari la domanda promossa dalla Ditta Tedeschi e Capanna con la citazione 5 giugno 1909 contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la riconvenzionale proposta da detta Amministrazione contro la Ditta Tedeschi e Capanna con le comparse conclusionali del 14 marzo e 2 maggio 1910, e dichiara in tutto compensate le spese del presente giudizio.

Anno IV - N. 25.

22 Giugno 1911

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

R. Decreto *n. 953 del 27 novembre 1910, che approva gli annessi regolamento e tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato e condizioni e tariffe pei trasporti fruenti di concessioni speciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato* . . . . Pag. 271

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 180. — Nuova tariffa speciale N. 10 G. V. per le spedizioni di pacchi derrate alimentari a resa accelerata in destinazione di Roma Termini . . . . Pag. 383

Ordine di Servizio N. 181. — Protezione dell'allacciamento della Cava Caina al Km. 56+489 della linea Foligno-Terontola . . . . » 386

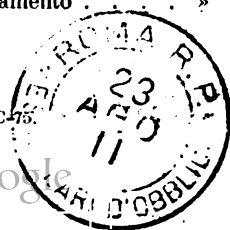
Ordine di Servizio N. 182. — Biglietti speciali d'abbonamento per impiegati ferroviari e famiglie . . . . » 387

Ordine di Servizio N. 183. — Servizio cumulativo con la Sardegna . » 389

Ordine di Servizio N. 184. — Servizio merci a Roma Tuscolana . . » 390

Ordine di Servizio N. 185. — Trasporti di generi di privativa per conto del Ministero delle Finanze. . . . . » ivi

Circolare N. 49. — Controlleria dei biglietti di abbonamento . . . . » 391

Roma, giugno 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Circolare N. 50. — Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Castagnole Lanze, Montegrosso, Pescina e Serravalle Scrivia . . . . Pag. 392
Circolare N. 51. — Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio nelle stazioni di Livorno e soppressione del servizio relativo per le località di Ardenza ed Antignano . . . . » 393
Circolare N. 52. — Modificazione dei prezzi per i trasporti a domicilio nelle stazioni di Avellino, Napoli, Parma, Pegli e Verolanova . . . » 394
Circolare N. 53. — Apertura delle Agenzie di città di Avezzano, Giarre-Riposto e Licata stazione. » 395

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*

Circolare N. 10. — Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al 30 giugno 1911 . . . . Pag. 79

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . Pag. 189

R. DECRETO *n. 953 del 27 novembre 1910, che approva gli annessi regolamento e tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato e condizioni e tariffe pei trasporti fruenti di concessioni speciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 13 della legge 13 giugno 1910, n. 306, per le convenzioni provvisorie e definitive pei servizi postali e commerciali marittimi ed altri provvedimenti a favore delle industrie marittime;

Visti gli articoli 16 e 18 della legge 5 aprile 1908, n. 111, pei servizi postali e commerciali marittimi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvati il « Regolamento e tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato » e le « Condizioni e tariffe pei trasporti fruenti di concessioni speciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato », in conformità degli annessi

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 134 del 7 giugno 1911.

progetti, che, firmati d'ordine Nostro dai ministri proponenti, formano parte integrante del presente decreto.

Il « Regolamento e tariffe » e le « Condizioni e tariffe », di cui al comma precedente, entreranno in vigore, in via di esperimento per un anno, dal 1° dicembre 1910.

Art. 2.

Con la stessa data del 1° dicembre 1910, i prezzi di trasporto relativi alle linee di navigazione esercitate dallo Stato, compresi nelle « Condizioni e tariffe per il servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna », approvate col Nostro decreto 27 marzo 1910, n. 211, sono sostituiti da quelli risultanti dal predetto « Regolamento e tariffe », in quanto questi ultimi riescano più favorevoli per il pubblico.

Art. 3.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1910.

VITTORIO EMANUELE.

LUZZATTI — SACCHI — TEDESCO — RAINERI.

Visto, *il guardasigilli :* FANI.

REGOLAMENTO E TARIFFE

pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato

---

PARTE I.

Regolamento pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli. e dei cani.

Art. 1.

Per prendere imbarco di passaggio sui piroscafi della Navigazione dello Stato, bisogna essere muniti di un *biglietto* da essa rilasciato, e dei documenti richiesti dai regolamenti di polizia.

Chiunque sia trovato a bordo senza regolare biglietto sarà ritenuto come clandestinamente imbarcato e dovrà pagare il doppio del prezzo per il percorso dal porto di partenza del piroscafo a quello più prossimo dove potrà essere regolarmente sbarcato.

Art. 2.

Il viaggiatore, prima dell'imbarco, deve provvedersi del biglietto presso l'agenzia dello scalo di partenza, o presso altra agenzia o ditta a ciò autorizzata.

È necessario che tutte le formalità relative al viaggio siano sempre compiute all'agenzia prima dell'imbarco.

In via eccezionale è ammesso il rilascio di biglietti a bordo, contro pagamento di una sopratassa del 10 per cento sul prezzo di passaggio, con arrotondamento di 5 in 5 centesimi — minimo: L. 0.10 per tutte le classi — massimo: L, 1.50 per la 1ª, L. 1 per la 2ª, L. 0.50 per la 3ª classe.

Sarà fatta eccezione solo per quei casi in cui il viaggiatore si trovi nella necessità di staccare il biglietto a bordo per non essere aperto, nelle ore che precedono la partenza, l'ufficio dell'agenzia.

Non potranno mai, per nessun motivo, rilasciarsi a bordo biglietti a tariffa ridotta.

Art. 3.

La Navigazione può rifiutare d'imbarcare le persone seriamente ammalate e deve rifiutare l'imbarco a quelle affette da malattie contagiose.

Qualora, durante il viaggio, il viaggiatore cadesse gravemente ammalato e a bordo del piroscafo non esistesse medico, potrà essere sbarcato al prossimo porto di approdo, dove rimarrà a sue spese. Avrà però diritto di continuare il viaggio, dopo guarito, col primo vapore della Navigazione dello Stato e senza altra maggior spesa.

Pei viaggiatori che durante il viaggio si riscontrassero affetti da malattie contagiose od infettive, saranno osservate le disposizioni sanitarie.

Art. 4.

I viaggiatori, dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco, debbono uniformarsi ai regolamenti di bordo che li riguardano, e che, muniti dell'approvazione della capitaneria del porto di armamento del piroscafo, sono affissi a bordo e nelle agenzie.

Art. 5.

I viaggiatori devono sottostare a tutte le conseguenze derivanti dal servizio postale eseguito colla Navigazione dello Stato.

Art. 6.

L'amministrazione non assume responsabilità alcuna per le perdite e i danni derivanti da tempeste, naufragi, collisioni

ed inevitabili approdi, cambi di rotta o sostituzione di vapore, quarantene, incendi, atti di pirateria e di qualsiasi accidente o pericolo di mare.

Art. 7.

Le basi della tariffa da applicarsi per il trasporto dei viaggiatori sulle linee della Navigazione dello Stato sono quelle appresso indicate, stabilite dall'art. 39 dell'allegato *A* alla legge n. 111 del 5 aprile 1908.

VELOCITÀ PRESCRITTA DA PORTO A PORTO	Centesimi per viaggiatore-chilometro		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Inferiore a 15 miglia all'ora	6.00	3.80	2.00
Da 15 a meno di 18 miglia all'ora	7.00	4.50	2.25
Da 18 a 20 miglia all'ora	8.00	5.00	2.50
Oltre 20 miglia all'ora	11.00	7.00	3.50

Le basi suindicate valgono pei viaggi fino a 333 chilometri. Dopo 333 chilometri e fino a 1000 si applica, sulle basi stesse, una riduzione del 20 per cento.

Art. 8.

Le condizioni di passaggio sono quelle stabilite dal presente regolamento, ed i prezzi dei biglietti, formati in base alle distanze chilometriche risultanti dall'allegato n. 1 ed alla velocità assegnata ad ogni linea dalla suddetta legge n. 111-1908, sono indicati, per ogni percorrenza e classe, nel prospetto allegato n. 2.

Art. 9.

Nei prezzi di passaggio, come sopra stabiliti, è compreso per la 1ª e 2ª classe il servizio di camera, la fornitura di letto, la biancheria l'illuminazione.

I viaggiatori di 3ª classe, quando il piroscafo non ha per essi una camera apposita, resteranno sopra coperta ricoverati da una tenda.

Non sono compresi, nei prezzi di passaggio, il diritto di imbarco e sbarco, da pagarsi nei porti dove i piroscafi non attraccano alla banchina, nè le spese di trasbordo e vitto, che sono a carico dei viaggiatori; come lo è la tassa di bollo governativa di centesimi 10 per ogni persona (1) e il diritto di cancelleria di centesimi 5 per biglietto.

Art. 10.

I ragazzi di età inferiore ai 5 anni hanno diritto al passaggio gratuito, se occupano la *cabina* o la *cuccetta* della persona che li accompagna. Quelli dell'età dai 5 ai 10 anni pagano la metà dei prezzi indicati nell'allegato n. 2.

Art. 11.

Quando vi siano disponibili, il viaggiatore potrà ottenere:

a) appartamentini riservati, composti di salottino, cabina a letto, divano riducibile pure a letto, e gabinetto, pagando la sopratassa di L. 50 per le linee della Sicilia e di L. 30 per le linee della Sardegna, oltre al prezzo di tanti biglietti di 1ª classe quante sono le persone che vi prendono posto;

b) cabine di lusso ad un solo letto, pagando, oltre al proprio biglietto, una sopratassa pari al 50 per cento del biglietto ordinario di 1ª classe, per qualsiasi linea;

(1) Nei dieci centesimi è compreso l'aumento della tassa di bollo imposto dalla legge n. 12 del 12 gennaio 1909, concernente i provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

c) cabine riservate comuni, pagando, per qualsiasi linea, oltre all'importo del suo passaggio, tanti posti col prezzo ridotto del 50 per cento per quante cuccette rimarranno vuote nella cabina da lui occupata.

Art. 12.

Per tutti i viaggi eseguiti verso porti sottoposti a quarantene, l'amministrazione avrà diritto di aumentare fino al 25 per cento i prezzi di passaggio stabiliti dalla tariffa.

Qualora i viaggiatori siano obbligati a rimanere a bordo per scontare la quarantena imposta al piroscafo, l'amministrazione non avrà diritto a percepire un prezzo maggiore, salvo che pel pagamento del vitto.

Art. 13.

Il prezzo del biglietto dovrà essere pagato in moneta avente corso legale nel Regno.

Art. 14.

Il biglietto di passaggio è personale e non può essere ad altri ceduto.

I viaggiatori muniti di biglietto non acquistato direttamente all'agenzia d'imbarco, debbono sempre presentarsi alle agenzie degli scali di partenza per ottenere il biglietto definitivo o il visto per l'imbarco, che sarà naturalmente concesso nel limite dei posti disponibili. In mancanza di posti disponibili sono applicabili ai viaggiatori muniti degli anzidetti biglietti le disposizioni di cui all'art. 18.

Art. 15.

La validità dei biglietti è di un mese.

Il viaggiatore può interrompere il viaggio in qualunque porto intermedio toccato dal piroscafo ed ha facoltà di ripren-

derlo con altro piroscafo in approdo, della Navigazione dello Stato, nei limiti di tempo dianzi accennati purchè vi siano posti disponibili; diversamente prenderà imbarco sul vapore successivo.

Il passeggiero che interrompe il viaggio dovrà ritirare dal capitano il proprio biglietto, che pel rimbarco dovrà essere vidimato dall'agenzia locale.

Art. 16.

Se la partenza del piroscafo è ritardata oltre dodici ore dal momento indicato nell'orario, il viaggiatore ha facoltà di prendere imbarco sul piroscafo di prossima partenza per la stessa destinazione, o di rinunziare al viaggio, contro il rimborso del prezzo di passaggio pagato.

Se il ritardo ha luogo per causa di cattivo tempo, o per esigenza del servizio postale, ed il viaggiatore intende rinunziare al viaggio, non ha diritto che al rimborso della metà del prezzo di passaggio pagato.

Non ha diritto ad alcun rimborso il viaggiatore che ha lasciato trascorrere il tempo della validità del biglietto senza usufruirlo, o che non si è trovato a bordo al momento della partenza del piroscafo. In quest'ultimo caso però avrà diritto di partire col piroscafo successivo della stessa linea.

Art. 17.

Qualora il viaggiatore non possa servirsi di un biglietto di passaggio per soppressione di linea od altra qualsiasi causa, l'amministrazione sarà tenuta solo a restituire la quota di nolo riscossa pel viaggio da compiersi, senza alcun altro indennizzo.

In caso di misure sanitarie e contumaciali il viaggiatore munito di biglietto staccato in anticipazione, dovrà sottoporsi, all'atto di valersene, al pagamento di quella sopratassa che l'amministrazione avrà stabilito sui prezzi di passaggio per le linee soggette a contumacia, oltre la spesa del vitto per la durata della quarantena.

Art. 18.

I posti dei viaggiatori saranno assegnati secondo l'ordine col quale è staccato il biglietto ed assegnata la cabina, e dopo non potranno essere cambiati senza l'ordine del capitano.

Mancando il posto di 2ª o 3ª classe, corrispondente a quella indicata dal biglietto, sarà assegnato al viaggiatore un posto della classe immediatamente superiore. Però, ove ciò non fosse possibile per mancanza di posti, e quando il viaggiatore non intendesse approfittare del piroscafo successivo, gli verrà rimborsato il prezzo di passaggio.

Il viaggiatore di 1ª classe ha diritto ad uguale rimborso, quando, in mancanza di posti della classe stessa, non si accontenti di occupare un posto di 2ª, pagando in corrispondenza.

Lo stesso trattamento spetta ai viaggiatori muniti di biglietti di 2ª classe, qualora non vi fossero disponibili posti di 1ª e di 2ª classe.

Art. 19.

Il viaggiatore di una classe inferiore può passare ad una classe superiore, anche in corso di viaggio, pagando la differenza del prezzo, a partire dall'ultimo porto toccato dal piroscafo.

Art. 20.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, sono alloggiate in camere ad esse sole riservate. Il marito e la moglie possono chiedere una cabina in comune.

Art. 21.

Le persone di servizio di un viaggiatore, non munite del biglietto della classe in cui esso viaggia, non possono trattenersi nella classe medesima che il tempo strettamente necessario al servizio che prestano.

Art. 22.

È ammesso il trasporto di cani, gatti, scimmie, pappagalli ed altri uccelli col pagamento del prezzo di un mezzo posto di 3ª classe. Però nessun animale può essere introdotto nelle camere o cabine dei viaggiatori, I cani debbono essere muniti di museruola e rimanere legati sul ponte. I gatti, le scimmie, i pappagalli e gli altri uccelli devono essere rinchiusi in gabbie.

Art. 23.

I viaggiatori all'atto dell'imbarco devono consegnare al capitano del piroscafo le armi che portano seco, per riceverle al momento dello sbarco.

E' in loro facoltà di consegnare al capitano oggetti di valore di uso personale, per riprenderli allo sbarco. L'amministrazione non risponde degli oggetti che non siano stati così regolarmente consegnati.

Art. 24.

E' vietato ai viaggiatori di trasportare lettere e pieghi soggetti a tassa postale, generi di privativa del Governo, o che comunque è proibito di trasportare. I viaggiatori sono responsabili verso la navigazione delle contravvenzioni che per loro causa possono essere applicate dalle Amministrazioni postale, doganale, sanitaria e di pubblica sicurezza.

Art. 25.

Ogni viaggiatore ha diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio nella proporzione seguente:

1ª classe Kg. 100 — 2ª classe Kg. 70 — 3ª classe Kg. 70.

I campionari sono compresi nel bagaglio dei viaggiatori di commercio fino al limite di Kg. 100 tanto per la 1ª che per la 2ª classe, salvo le prescrizioni doganali.

Per ogni 10 chilogrammi di eccedenza di peso si paga una tassa di 50 centesimi per qualsiasi destinazione, a meno che il viaggiatore non preferisca spedire il bagaglio come merce.

La spesa d'imbarco e sbarco dei bagagli, nei limiti di peso della franchigia suindicata, è compresa nel diritto d'imbarco e sbarco dei viaggiatori di cui all'art. 9, e quella di trasbordo dei bagagli stessi è a carico dell'amministrazione quando il viaggiatore non li porti seco.

Art. 26.

I bagagli debbono contenere soltanto *effetti d'uso,* ed è severamente proibito mettere in essi materie infiammabili od esplodenti.

E' però ammesso il trasporto gratuito come bagaglio, di derrate o prodotti agricoli per il mercato, nei limiti di peso suindicati.

E' in facoltà del capitano e degli agenti della Navigazione di Stato di verificare il contenuto dei bagagli, e venendo scoperto che essi contengono cose o materie non ammesse, l'Amministrazione ha diritto di percepire il doppio del nolo della relativa tariffa e sull'intero peso.

Art. 27.

I bicicli, tricicli e motocicli, possono essere spediti come bagaglio verso pagamento degli stessi prezzi stabiliti per la loro spedizione come merce. I motocicli devono essere presentati per la spedizione privi della materia adoperata per il funzionamento del motore.

Art. 28.

Il viaggiatore a bordo non può ritenere presso di sè che il piccolo bagaglio a mano· Il grosso bagaglio dev'essere consegnato agli agenti del piroscafo all'uopo destinati dal capi-

tano. Il bagaglio non può essere richiesto durante il viaggio, deve portare un chiaro indirizzo ed essere condizionato con serrature e fodere in modo da evitare alterazioni. Pei bagagli non presentati nelle condizioni suddette, l'amministrazione non assume responsabilità alcuna circa il salvo arrivo e la consegna.

I viaggiatori dovranno sorvegliare l'imbarco, lo sbarco e il trasbordo dei loro bagagli.

Art. 29.

L'amministrazione non risponde del bagaglio che il viaggiatore ritiene presso di sè. Per ogni *baule* o *valigia,* regolarmente consegnati, l'amministrazione, in caso di smarrimento, non corrisponde indennità maggiore di lire cento, e per ogni *valigia a mano* di lire trenta.

Art. 30.

Sulle linee di Navigazione dello Stato il vitto non è obbligatorio.

Esiste però a bordo servizio di ristorante e di buffet del quale il viaggiatore può valersi pagando i prezzi di apposita tariffa esposta a bordo.

Art. 31.

I viaggiatori che soffrissero mal di mare, possono richiedere di essere serviti di vitto nelle rispettive *cabine* o *cuccette,* o sul posto ad essi assegnato.

Art. 32.

Il viaggiatore, che cade ammalato a bordo, dovrà pagare, in base al prezzo che gli verrà richiesto, le somministrazioni speciali di vitto che non fossero comprese nella tariffa di cui all'art. 30.

Art. 33.

Quando il piroscafo venga, per qualsiasi causa, sottoposto a quarantena, i viaggiatori che non sbarcassero nei lazzaretti pagheranno, oltre a tutte le altre spese che potessero conseguire dalle misure sanitarie, quelle di vitto che venissero dall'amministrazione stabilite caso per caso.

Art. 34.

Le norme e condizioni che precedono dovranno essere stampate sul dorso del biglietto di viaggio. Qualora per la forma del biglietto, non si potesse ottemperare a tale disposizione, sul dorso del biglietto, dovrà essere stampata la seguente avvertenza:

« Il regolamento pei viaggiatori potrà essere consultato presso le agenzie ed a bordo dei piroscafi, ove dovrà essere costantemente esposto ».

I viaggiatori debbono rivolgere le loro eventuali lagnanze al capitano ed agli agenti della Navigazione di Stato, oppure farne cenno nel *Libro reclami*, tenuto, su ogni piroscafo, a loro disposizione.

PARTE II.

Regolamento pel trasporto delle merci.

Art. 1.

Le condizioni d'imbarco, trasporto e sbarco delle merci sono regolate dalla polizza di carico comune e dalla polizza speciale per valori di cui alla Parte III.

Art. 2.

Le merci ammesse al trasporto marittimo sono distinte in quattro classi, secondo la classificazione stabilita nella nomenclatura e classificazione delle merci di cui la Parte IV.

Se una merce non si trova specificata nella nomenclatura e classificazione, viene assimilata a quella colla quale presenta maggiore analogia. Ove l'assimilazione non sia possibile, si applicano i prezzi della 1ª classe.

Art. 3.

I noli pel trasporto delle merci, secondo la classe e la percorrenza, non devono essere superiori a quelli stabiliti dalla tariffa generale e dalle tariffe speciali, di cui la Parte V.

L'amministrazione ha facoltà di applicare un nolo minore, da estendersi però a tutte le spedizioni che si presentano nello stesso viaggio in simili condizioni.

Pei trasporti in boccaporto piombato, l'amministrazione è autorizzata a riscuotere speciali compensi.

Per tutti i viaggi eseguiti verso porti sottoposti a quarantena, l'amministrazione ha diritto di aumentare fino al 25 per cento i noli conteggiati in polizza.

La distanza fra due porti deve considerarsi sempre continuativa, malgrado che per percorrerla la merce si debba trasbordare da uno ad altro piroscafo dell'amministrazione. Le spese di trasbordo, stabilite in centesimi 30 per ogni 100 chilogrammi e per ogni trasbordo, sono a carico dello speditore quando il trasbordo avvenga per effetto degli itinerari prestabiliti e non per comodo dell'amministrazione.

Per le merci che si tassano a peso, il nolo si applica sul peso lordo.

Le tariffe si applicano per quintali; le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

Per ogni collo composto di merci di classi diverse sarà applicato all'intero collo il nolo corrispondente alla merce della classe più elevata tra quelle in esso contenute.

Art. 4.

Il prezzo minimo per ogni spedizione di merci è di L. 0,60.

Art. 5.

I noli pel trasporto dei valori sono quelli della tariffa speciale n. 1.

Art. 6.

I noli pel trasporto del bestiame risultano dalle tariffe speciali numeri 2 e 2 *bis*.

Il trasporto del bestiame è facoltativo per l'amministrazione.

Art. 7.

Per il trasporto di oggetti non imballati in colli di peso superiore ai 400 kg., di oggetti che, quantunque imballati, costituiscono colli indivisibili di peso superiore ai 1000 kg., di merci di dimensioni eccezionali o che non possono entrare nel boccaporto e infine di alcune merci speciali, devono essere presi accordi, di volta in volta, fra lo speditore e l'amministrazione, secondo è indicato nella tariffa speciale nn. 3-4.

Art. 8.

Per le merci voluminose si applica un aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 od a 150 chilogrammi per metro cubo.

Tali merci sono contrassegnate nella nomenclatura colla lettera V; però anche alle merci per le quali non figura questo contrassegno è da applicarsi il detto aumento, qualora si verifichino le condizioni di cui sopra.

Art. 9.

Per i recipienti vuoti di legno per liquidi si applica la tariffa speciale n. 5.

Art, 10.

Per i piccoli colli non eccedenti i 50 kg., si applica la tariffa speciale n. 6, qualora lo speditore chieda espressamente l'applicazione della tariffa stessa. In caso diverso, anche detti colli pagano come per mezzo quintale.

Art. 11.

La tariffa speciale n. 7 stabilisce le condizioni per l'imbarco e per il trasporto delle merci infiammabili od esplodenti, qualora l'amministrazione ne ammetta il trasporto.

Art. 12.

L'amministrazione quando il tempo di fermata del piroscafo e la deficienza di merci lo consentano, potrà accettare materiali, come tegole, mattoni, caricati alla rinfusa ed a prezzi di favore, purchè non si rechi pregiudizio all'imbarco ed allo sbarco delle altre merci.

Art. 13.

Le merci devono di regola, essere condotte sottobordo a spese e cura degli speditori i quali sono tenuti a non compromettere il movimento del piroscafo e a non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservato ai passeggieri.

Gli speditori potranno, però, se lo preferiscono, consegnare la merce all'amministrazione in quella località che per ogni porto saranno designate, verso pagamento dei prezzi delle tariffe locali approvate dalle competenti autorità, sempre quando non si tratti di merci che, a giudizio dell'amministrazione, richiedano cure o mezzi speciali pel loro trasporto fin sotto paranco.

Quando l'imbarco è effettuato per cura dell'amministra zione, la relativa spesa è sempre a carico degli speditori.

Art. 14.

Lo sbarco delle merci si effettua per cura dell'amministrazione ed a spese dei ricevitori alle condizioni ed ai prezzi delle tariffe locali approvate dalle competenti autorità.

Quando si tratti, però, di partite di merce non inferiori a 10 tonnellate, è in facoltà dei ricevitori di ritirare la merce sotto paranco.

Art. 15.

Qualora sia, eventualmente, richiesto il trasporto di feretri o di ceneri mortuarie deve essere fatto pagare, per ogni feretro o per ogni cassa, il prezzo corrispondente a 5 posti di 1ª classe, col minimo di L. 100 per feretro o per cassa. L'imbarco e lo sbarco devono essere fatti a cura e spese dei caricatori e dei ricevitori.

PARTE III.

a) **Testo delle condizioni di trasporto per le merci, stabilita nella polizza di carico comune.**

Art. 1.

L'amministrazione assume il trasporto di cose mobili e di animali, salve le eccezioni di cui nella presente polizza e quelle altre che potessero essere imposte per misure contumaciali o simili, da e per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi negli itinerari prestabiliti, ed assume eziandio trasporti per gli scali toccati da piroscafi di compagnie con le quali abbia servizio in corrispondenza.

L'amministrazione di regola non accetta materie infiammabili, esplodenti o pericolose; e per i gruppi di numerario, pacchi od involti contenenti oggetti di valore, come gemme, titoli, oggetti d'oro o d'argento ed altri metalli preziosi ne assume il trasporto alle condizioni della polizza speciale.

Art. 2.

Le dichiarazioni inserite nella presente polizza circa il peso, il contenuto ed il valore dei colli non costituiscono ricognizione alcuna da parte del capitano, essendo gli obblighi nascenti dal presente contratto limitati alla riconsegna delle cose caricate nelle stesse condizioni di imballaggio in cui furono ricevute, salvi i casi di forza maggiore e gli altri previsti nelle condizioni della presente polizza.

Ogni falsa dichiarazione dello speditore intorno alla natura delle cose caricate pone a carico del medesimo tutti i danni derivanti dalle e alle cose falsamente dichiarate, oltre le penali stabilite nella presente polizza e le altre sanzioni di legge.

La responsabilità dello speditore non cessa per le materie infiammabili, esplodenti e pericolose e per i valori imbarcati, neppure con la vera indicazione sulla polizza, se il medesimo non ne ha dato preventivo avviso scritto all'agenzia locale della amministrazione e se da questa non è dichiarato in polizza di averlo ricevuto.

Art. 3.

L'amministrazione si riserva, nel suo esclusivo interesse, la facoltà di verificare il peso, il volume ed il contenuto dei colli, così all'imbarco come allo sbarco. Risultando da tale verifica che il peso o il volume dichiarato è inferiore al vero o che il contenuto dei colli appartiene ad una classe superiore a quella dichiata, la merce sarà gravata del doppio della differenza fra il nolo stabilito in polizza e quelle realmente dovuto.

Art. 4.

Le cose da caricarsi, sia se condotte dallo speditore sotto bordo, sia se consegnate nelle apposite località designate per ogni porto, devono essere accompagnate dagli ordinativi d'im-

barco, dalle relative polizze di carico firmate dallo speditore. e corredate dai regolari documenti doganali.

Lo speditore è responsabile di tutti i danni e spese derivanti dalla mancanza ed irregolarità dei documenti doganali, sanitari ed altri recapiti o dichiarazioni false, errate od incomplete del contenuto, peso o marche dei colli imbarcati. La rivalsa per questi danni e spese, oltrechè direttamente contro il caricatore, potrà esercitarsi sulle cose caricate.

Art. 5.

Ogni collo all'atto dell'imbarco dovrà essere ben condizionato senza alcuna traccia di avarìa o manomissione, e le merci facili a spandersi, caricate in sacchi, debbono avere doppio involto.

Sopra ogni collo deve essere impresso: la marca, il numero e qualunque altro distintivo indicato nella relativa polizza di carico; e la designazione del luogo di destino, in modo da evitare confusioni e disguidi.

L'amministrazione è esonerata da ogni responsabilità per tutte le conseguenze derivanti dall'inadempimento di queste prescrizioni.

Art. 6.

Lo speditore che ha ottenuto l'ordinativo d'imbarco avrà facoltà di risolvere il contratto, esigendo l'importo del nolo che avesse pagato. più la metà dell'importo del nolo stesso, escluso ogni altro diritto a risarcimento, se l'imbarco non può aver luogo sul piroscafo designato, perchè sia mancato l'approdo o perchè difetti di posto sufficiente, tenuto conto dello spazio che si deve riservare agli scali successivi.

Se lo speditore non dichiara espressamente di rescindere il contratto, il trasporto avrà corso col piroscafo successivo percorrente lo stesso itinerario di quello designato.

Lo speditore che non presenta il carico dopo avere impegnato il posto, deve pagare metà del nolo che sarebbe dovuto ove il trasporto si fosse effettuato. Nel caso in cui risultasse

che il carico pel quale era stato impegnato il posto fu dato ad altra nave, il nolo dovrà essere pagato per intero.

Art. 7.

Salvo il caso di consenso scritto sulla polizza di carico, non si potranno caricare sopra coperta che le vetture, i fusti vuoti, gli animali, i frutti, le piante vive, le merci di grossa mole o deperibili se poste sotto coperta.

Art. 8.

Il mantenimento e la cura degli animali durante il viaggio sono a carico dei loro proprietari, salvo patti speciali da aggiungersi in polizza.

Art. 9.

L'amministrazione non risponde dei danni cagionati alle cose caricate da rischi di mare, incendio, da nemici e pirati, da baratteria, ordini di principi, governo riconosciuto o non riconosciuto, da urto di navi, da investimento e da tutti gli altri avvenimenti della navigazione, dallo scoppio o rottura di caldaie, macchine e simili, dai topi, dagli insetti, dalla rottura degli oggetti fragili, dal colaggio dei liquidi, qualunque sia il recipiente entro cui sono contenuti, dagli spicci nei fusti, dallo spargimento delle merci, dalla mortalità o fuga degli animali, dei danni prodotti da ruggine, dall'umidità per pioggia, evaporazione d'acqua di mare, dal contatto con altre merci o dalle esalazioni delle medesime.

L'amministrazione non risponde dei fatti, negligenza ed atti del capitano, macchinisti, pilota, equipaggio e di chiunque altro trovisi imbarcato su propri piroscafi per tutto ciò che si riferisce alla navigazione ed alle attribuzioni tecniche che la legge ed i regolamenti affidano alle predette persone.

Art. 10.

Il capitano è dispensato dal far procedere alla constatazione dello stivaggio negli scali d'imbarco, di trasbordo e destinazione; ma qualora credesse opportuna una tale constatazione, potrà farla per mezzo di uno stivatore giurato o perito marittimo, senza formalità giudiziarie e senza obbligo dell'intervento degli speditori o ricevitori.

Art. 11.

Il capitano è autorizzato, senza alcuna responsabilità verso il carico, ad entrare ed uscire dai porti, rade e fiumi, a deviare dalla sua rotta e toccare qualunque porto fuori del suo itinerario, anche antecedendo e retrocedendo, a soggionarvi, a rimorchiare od assistere altre navi per qualsiasi causa.

Il capitano avrà diritto di sbarcare le cose caricate anche in un porto diverso da quello destinato, a spese e rischio del destinatario, quando reputi pericoloso entrare nel porto di destino per blocco, interdizione di commercio, tema di guerra, d'insurrezione e simili.

Art. 12.

Le cose caricate potranno essere trasbordate sopra altri piroscafi, oltre i casi sopraindicati, anche per cattivo tempo o per qualsiasi altro caso di forza maggiore, come pure per le esigenze del servizio o dell'itinerario prestabilito del piroscafo, tanto prima della partenza come durante il viaggio. Non essendo pronto il piroscafo sul quale si deve eseguire il trasbordo, le cose caricate potranno essere depositate o nei magazzini della dogana od in altri autorizzati o sulle chiatte fino al rimbarco.

Le spese di sbarco e imbarco, di trasbordo e di giacenza saranno a carico dell'amministrazione, ma gli speditori e i destinatari non avranno diritto ad indennità per il ritardo alla partenza ed all'arrivo, per i rischi, avarie, o danni qualunque

che venissero a colpire le cose caricate per effetto delle operazioni anzidette.

Art. 13.

Se per le cause di cui sopra od anche per difficoltà di disistivaggio le cose caricate non si potessero sbarcare allo scalo destinato, il capitano potrà conservarle a bordo per consegnarle nel viaggio di ritorno, come invece potrà sbarcarle in uno scalo diverso facendole proseguire al loro destino col primo piroscafo che abbia spazio disponibile.

Nessun aumento di nolo o spesa potrà gravare le cose caricate nei due casi sopraccennati, ma i portatori della presente polizza non potranno elevare pretesa nè per ritardo, nè per danni alle cose caricate.

Art. 14.

Quando le cose caricate siano imbarcate con più destinazioni la opzione dovrà esercitarsi prima dell'arrivo del piroscafo nel primo porto; in difetto le stesse proseguiranno per l'ultima destinazione. In ogni caso lo sbarco sarà effettuato in un sol porto per tutte le cose caricate che formano oggetto della presente polizza e l'opzione non potrà essere esercitata che dal portatore della polizza anzidetta.

Art. 15.

In ogni caso di quarantena sono a carico esclusivo delle cose caricate le spese di sbarco, di trasbordo nei luoghi di contumacia, nonchè tutti i rischi della stazione e reimbarco.

Se dopo effettuato lo sbarco delle cose caricate il piroscafo venisse liberato dalla quarantena, senza poterle reimbarcare per effetto delle disposizioni sanitarie, starà a carico esclusivo degli speditori e dei destinatari il provvedere all'invio a destino.

Art. 16.

In tutti i casi indicati negli articoli 12 e 13 o quante volte dalla polizza risulti che il trasbordo è convenuto, se le cose caricate vengono trasbordate su piroscafi non appartenenti all'amministrazione o consegnate ad un vettore, ogni responsabilità della medesima cessa col trasbordo o con la consegna al vettore, ed il proprietario delle cose è soggetto a tutte le condizioni della polizza di carico o lettera di porto o regolamento di trasporto del nuovo armatore o vettore.

Art. 17.

Il nolo è dovuto per intero, sia che il piroscafo arrivi a destinazione, sia che si perda durante il viaggio. Il nolo deve essere pagato anticipatamente in valuta avente corso legale nel Regno pei trasporti su percorsi interni. Il nolo dei trasporti da e per l'estero sarà pagato in oro od anche in moneta avente corso legale, con l'aggiunta dell'aggio.

L'amministrazione potrà acconsentire che, mediante una congrua provvigione, vengano assegnati per il pagamento a destino il nolo, le spese ed altre somme che gli speditori volessero gravare sulle cose caricate.

Per tutti gli assegni l'amministrazione non assume responsabilità fino all'incasso totale e conserva in ogni caso il suo diritto verso il caricatore.

Non si accettano assegni o rimborsi sulle merci soggette a deperimento.

Art. 18.

Le cose caricate saranno sbarcate all'arrivo del piroscafo per cura dell'amministrazione, ma per conto del ricevitore, e quando questi non si presenti nella giornata dell'arrivo saranno depositate, secondo le circostanze, sulle banchine, o in dogana, nei magazzini dell'amministrazione, o in altri autorizzati.

Tutte le spese e rischi dello sbarco, deposito, giacenza e ritiro sono a carico del ricevitore

Art. 19.

L'amministrazione consegna le cose caricate a chi le presenta la polizza, ma non è obbligata a verificare l'autenticità delle firme dello speditore, dei giranti e del portatore della polizza se questa è all'ordine, o del destinatario indicato nella stessa.

In nessun caso il ricevitore delle cose caricate può ritirarle prima d'aver pagato il nolo (se lo stesso non fu anticipato), i rimborsi ed ogni altra spesa ed assegno gravante sulle medesime.

Ritirandole dovrà restituire l'esemplare della polizza a sue mani rimanendo tutti gli altri di nessun valore.

Art. 20.

Se la persona cui sono dirette le cose caricate non si conosce o non si presenta o rifiuta di riceverle, l'amministrazione ha diritto di farle vendere, a termini dell'articolo 579 del Codice di commercio (salvo non trattisi di cose deperibili, nel qual caso potrà procedere alla vendita a termini dell'articolo 68 del Codice stesso), la parte necessaria al pagamento del nolo, spese ed assegni, lasciando l'eventuale residuo in deposito.

Qualora il ricavo della vendita delle cose caricate non fosse sufficiente al pagamento totale delle somme dovute, verrà imputato anzitutto in estinzione del nolo, poscia in quella delle spese e da ultimo agli assegni.

Art. 21.

In nessun caso il ricevitore avrà diritto di abbandonare all'amministrazione le cose caricate perchè avariate, danneggiate o altrimenti deprezzate.

Nessuna domanda di risarcimento per avarie, perdita od altri danni sofferti dalle cose caricate sarà ammessa se lo stato delle medesime non è riconosciuto all'arrivo, in contraddittorio

col rappresentante dell'amministrazione, e non risulta regolare verbale, salvo il disposto dell'art. 415 del Codice di commercio quando l'amministrazione abbia assunto la responsabilità del peso.

Art 22.

Per le merci caricate alla rinfusa non sarà ammessa veruna pretesa per deficienza di misura e di peso. Esclusi sempre i casi di perdita e di avarìa generale o particolare, potrà essere ammesso il reclamo verso l'amministrazione nel solo caso in cui il capitano abbia riconosciuto il peso e la misura e lo abbia espressamente dichiarato con la propria firma sulla polizza di carico, e sempre che la deficienza delle merci caricate alla rinfusa ecceda il calo naturale della merce stessa.

Art. 23.

Nel caso di avaria o perdita di cui l'amministrazione debba rispondere, essa sarà tenuta a pagare soltanto in ragione del valore reale ed intrinseco delle cose caricate, risultante da regolari fatture di origine od accertato da relazione di perito giurato, escluso ogni compenso a titolo di danni per lucro mancato o per aumento di valore.

Se il valore dichiarato nella polizza di carico risulta inferiore a quello accertato con le fatture o con la perizia, l'amministrazione sarà tenuta soltanto a pagare in ragione del minor valore dichiarato.

Per i piccoli colli merci fino al peso di 20 chilogrammi la responsabilità dell'amministrazione è limitata a 15 lire, e per quelli di peso eccedente fino a 50 chilogrammi a 25 lire.

In caso di perdita di colli o casse d'effetti d'uso, bagagli e simili, la responsabilità dell'amministrazione è limitata al pagamento di lire 100 per ogni collo o cassa.

Per gli oggetti d'arte, da collezione, medaglieri ecc., pei quadri e le sculture, cose tutte che hanno un valore difficilmente determinabile, l'amministrazione sarà tenuta solo a pagare il valore in base a cui fu riscossa la sopratassa per il trasporto.

Art. 24.

Decorsi tre mesi dal giorno dell'arrivo prestabilito dall'itinerario del piroscafo, senza che le cose caricate siano giunte a destino, si presumono perdute, e l'amministrazione, nei casi di sua responsabilità, ne paga il valore a norma delle disposizioni precedenti, più il nolo se pagato.

Se entro tre mesi successivi alla liquidazione dei danni per le merci presunte perdute, queste venissero trovate, l'amministrazione ne avvertirà il portatore della polizza se conosciuto, il quale avrà facoltà di ritirarle previa restituzione delle indennità ricevute.

Art. 25.

In caso di avaría pei danni o perdite, di cui al titolo VII, libro II del Codice di commercio, la liquidazione relativa avrà luogo nel porto d'armamento del piroscafo che ha sofferto danno, qualunque sia la destinazione delle cose caricate, rinunziando i destinatari ad ogni opposizione al riguardo, ed obbligandosi anzi a pagare, anche con versamento anticipato, quella quota del valore delle cose caricate, che per il regolamento di avarìa verrà determinata.

Art. 26.

Tutte le domande d'indennità per avarìa, mancanza, deterioramento, perdita delle cose caricate, saranno rivolte per regolamento amichevole alle agenzie dell'amministrazione nel luogo di discarico. Tali domande dovranno essere fatte per iscritto ed in doppio originale, ed il capo dell'agenzia vi apporrà il visto con la indicazione della data di presentazione. Uno dei due originali sarà restituito all'intenessato in prova della fatta domanda.

Mancando l'accordo amichevole l'amministrazione potrà essere convenuta in giudizio dinanzi all'autorità competente del luogo di partenza o di arrivo della merce, e la sua rappresen-

tanza spetterà in ogni caso al direttore generale. La citazione però potrà essergli notificata presso l'Agenzia marittima del luogo in cui si propone il giudizio, presso la quale il direttore generale si intenderà, a questo effetto, come elettivamente domiciliato.

Non può essere proposta azione giudiziaria contro l'amministrazione prima che siano trascorsi quaranta giorni dalla domanda per regolamento amichevole.

Art. 27.

I patti e le condizioni che precedono si intendono accettati dal caricatore e ricevitore pel solo fatto dell'eseguita consegna della merce di bordo.

b) **Testo delle condizioni di trasporto per i valori, stabilite nella polizza speciale.**

Art. 1.

L'amministrazione s'incarica del trasporto dei gruppi contenenti valori che le vengono consegnati, e l'invia al loro destino coi mezzi propri, ed occorrendo con quelli di congiunzione di compagnie.

Art. 2.

Per la esecuzione del proprio servizio e per le congiunzioni tra le varie linee di navigazione, resta riservata all'amministrazione la facoltà di trasbordare, siavi necessità di mare o no, sopra l'uno o l'altro dei suoi piroscafi o di compagnie, prima o dopo la partenza, i valori che le vengono affidati. Può bensì depositarli nei magazzini di dogana o propri, in piatte od altro, per indi rimbarcarli pel loro destino. Le sole spese di trasbordo e dimora sono a peso dell'amministrazione, la quale non risponde nè per avarie qualunque si fossero, nè per ritardo, o deterioramenti derivabili dalle suddette operazioni, nè per danno alcuno sofferto.

Art. 3.

Munite le polizze di carico del *visto buono per l'imbarco* dell'agente, non vi ha diritto a restituzione di nolo per qualsiasi motivo, ed i caricatori, ove non lo abbiano anticipato, sono sempre obbligati a pagarlo, senza accampare pretesti o ragioni di sorta, non ostante che i valori non si siano imbarcati per qualunque motivo. — Ben vero i signori caricatori avranno il diritto a spedire i valori rimasti a terra col prossimo vapore dall'amministrazione, che vada per la stessa destinazione, e senz'altro nolo, reggendo quello pagato.

Art. 4.

Per la presente spedizione di valori l'amministrazione *non assume responsabilità alcuna se non saranno adempiute tutte le infrascritte condizioni quali lo speditore dichiara di accettare.*

Art. 5.

Tutti i gruppi contenenti valori oltre alla marca ed al numero devono portare il nome del porto di destino.

Art. 6.

I gruppi e oggetti di valore devono essere racchiusi in doppio sacco a cucitura interna o in cassette, ben condizionate e ben suggellate con ceralacca; i suggelli devono essere posti a bordo in presenza del capitano e del secondo, apponendovi tanto il suggello dello speditore che quello dell'Amministrazione, e sì l'uno che l'altro devono essere riprodotti sulla polizza di carico; eseguite tali operazioni dovranno essere collocati nella cassaforte di bordo in presenza e coll'assistenza dello speditore, dopo di che saranno soscritte le polizze di carico.

Art. 7.

La polizza deve essere soscritta dal capitano, dal secondo e dallo speditore.

Art. 8.

I gruppi contenenti valori dovranno essere ritirati dai ricevitori nel giorno ed immediatamente dopo l'arrivo del vapore, anche se giorno festivo, contro il pagamento del nolo, qualora, non fatto, degli assegni o rimborsi e tutte le altre spese.

Art. 9.

I gruppi di effettivo, carte di valore ed oggetti preziosi dovranno dai ricevitori essere immediatamente ritirati dal bordo contro la polizza di carico, col visto a sbarcare dell'agente dell'amministrazione, in mancanza di ciò rimarranno a bordo a rischio e pericolo dei proprietari, sia che il vapore resti in porto, sia che riparta, e qualora non fossero ritirati le spese di custodia saranno a carico del ricevitore, come pure allorquando il vapore riparta coi gruppi a bordo, sarà messo a carico del ricevitore il nolo per il maggior percorso dei gruppi medesimi.

Art. 10.

La consegna del plico o gruppo dovrà essere fatta a bordo, alla presenza del capitano e del secondo.

Art. 11.

Ove però le operazioni di dogana esigessero di doverli sbarcare, in tal caso i detti valori saranno sbarcati e depositati nei magazzini di dogana a danno, rischio, pericolo e fortuna dei ricevitori, senza alcuna responsabilità dell'amministrazione nè del capitano.

Art. 12.

La consegna dei gruppi di effettivo ed altro non può aver luogo in alcun caso, che contro la esibizione e contemporanea restituzione di una delle emesse polizze debitamente estinta o no, la cui estinzione o semplice restituzione annulla tutti gli altri esemplari. L'amministrazione nel caso in cui la polizza restituita fosse soscritta dallo speditore, ricevitore o giratario dei valori, non ha obbligo di verificare l'identità della firma.

Art. 13.

Qualora i gruppi di effettivo di cui nella presente polizza non fossero ritirati immediatamente dopo l'arrivo del vapore, le spese di custodia saranno a carico del ricevitore, come pure allora quando il vapore riparta coi gruppi a bordo, sarà messo a carico del ricevitore il nolo per il maggior percorso dei gruppi medesimi.

Art. 14.

Il nolo dei valori anche pagato anticipatamente sarà sempre dovuto all'amministrazione sia che i valori arrivino a destino, sia che si perdano in corso del viaggio per effetto di naufragio.

Art. 15.

Allorchè in seguito ad impedimenti di cause naturali o accidentali, o per necessità di servizio postale, o esigenze degli itinerarii della amministrazione, lo sbarco dei valori non si potesse effettuare al porto di destinazione e l'Amministrazione dovesse depositarli in altro porto del suo itinerario per trasportarli poi a loro destino con lo stesso o altro battello, il proprietario non potrà pretendere indennità alcuna pel ritardo, o altra ragione. Tale prolungazione di viaggio si effettuerà a spese dell'amministrazione, però a rischio degli oggetti caricati.

Art. 16.

L'amministrazione non risponde degli accidenti derivanti da cause di forza maggiore o d'intemperie o altra causa qualunque da cui fossero colpiti gli oggetti consegnati, sia durante il loro imbarco, sbarco o trasbordo da un piroscafo sull'altro, sia durante lo sconto della contumacia.

Art. 17.

Le spese sanitarie anticipate dall'Amministrazione per i gruppi le saranno rimborsate dai rispettivi ricevitori.

Art. 18.

L'amministrazione non è responsabile dei rischi e fortune di mare, della forza del principe, del getto od altri casi di forza maggiore, dell'abbordaggio, del fuoco tanto a bordo che sulle piatte per accidente di macchina o di caldaia. Essa respinge del pari ogni responsabilità rispetto al contenuto, peso, valore e discrepanze sulle marche dei gruppi risultanti dalle indicazioni delle polizze di carico.

Art. 19.

Il capitano può entrare o sortire dai porti, rade e fiumi senza pilota pratico, può deviare dalla rotta, anche retrocedendo, toccare qualunque porto fuori del suo itinerario e soggiornarvi, rimorchiare ed assistere altri bastimenti per qualsiasi causa senza responsabilità verso i gruppi od altro.

Art. 20.

I caricatori sono responsabili verso l'amministrazione di tutti i danni e spese a cui la stessa potrebbe trovarsi esposta, per effetto di falsa o incompleta dichiarazione nel contenuto, peso e marche dei gruppi o per mancanza di corrispondenti carte doganali.

Art. 21.

Se il peso o la qualità dei gruppi di valore dietro verifica fatta a bordo o nella consegna, sarà trovato eccedente o diverso da quello dichiarato nelle polizze di carico, sopra questa eccedenza e qualità sarà pagato il *doppio nolo*.

Art. 22.

Le rispedizioni dei gruppi di valore affidati all'amministrazione e destinati pei luoghi non toccati dai suoi piroscafi, saranno fatte dagli agenti della stessa a spese e rischio degli stessi.

Art. 23.

Nel caso di rispedizione ed anche di trasbordo dei gruppi da un vapore dell'amministrazione su altro di compagnie, i detti gruppi sono soggetti a tutte le clausole e condizioni delle polizze di quella compagnia che sarà incaricata del trasporto a destino della medesima.

Art. 24.

La mancanza delle firme dello speditore nella polizza di carico non arreca alcun pregiudizio alla validità di tutte le condizioni e clausole in essa contenute.

Art. 25.

In caso di avaria pei danni o perdite di cui al titolo VII libro II del Codice di commercio, la liquidazione relativa avrà luogo nel porto d'armamento del piroscafo che ha sofferto il danno qualunque sia la destinazione dei gruppi caricati, rinunziando i destinatari ad ogni opposizione al riguardo, ed obbligandosi anzi a pagare anche con versamento anticipato, quella quota del valore dei gruppi caricati, che per il regolamento d'avaria verrà determinata.

PARTE IV.

Nomenclatura e classificazione delle merci.

(*Per determinate merci vedi anche i noli speciali indicati di seguito alla tariffa generale*).

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
1	Acciaio: rottami, scaglie, limatura, tornitura, ritagli; greggio, crudo o fuso in pani; laminato o battuto in verghe, spranghe, barre, lamiera e tubi (temperato o non temperato), fucinato o gettato in lavori greggi; rotaie per ferrovie o tramvie.	4
2	» lavori non nominati con acciai grossi e mezzani, piallati, limati, torniti, bucati, stagnati, piombati, zincati, verniciati, ossidati, smaltati, nichelati o laccati, guarniti di altri metalli o congiunti a vetro o prodotti ceramici; utensili e strumenti per arti e mestieri; fili (temperati o non temperati).	4
3	» lavori non nominati con acciai piccoli, piallati, limati, torniti, bucati, stagnati, piombati, zincati, verniciati, ossidati, smaltati, nichelati, laccati, guarniti di altri metalli, o congiunti a vetro o prodotti ceramici	3
4	Acetati di allumina, di ferro, di piombo, di rame e di calcio .	3
5	» non nominati	2
6	Aceto (Vedi *acido acetico liquido*).	
7	Acidi corrosivi (*a*).	S 7
8	» non corrosivi, non nominati (*b*).	2
9	Acido acetico liquido in bottiglie ed in fiaschi	3

(*a*) Sono corrosivi: il cloridrico, il fenico, il fosforico, il nitrico o azotico, il pirolegnoso, il solforico, ecc.

(*b*) Non sono corrosivi: l'acetico, l'arsenioso, il borico, il citrico, l'oleico, l'ossalico, il saccarico, lo stearico, il tannico, il tartarico, ecc.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
10	Acido acetitico liquido in botti o barili	4
11	» acetico liquido distillato o concentrato, profumato. . .	1
12	» stearico in pani	3
13	Acqua forte o regia	S 7
14	» impura, ammoniacale greggia, clorata, di morchia, della lavorazione dei tabacchi, di soda, pirolegnosa, in botti o barili	4
15	» ossigenata, da smacchiare	2
16	» aromatica, di essenze diverse, cedro, cannella, finocchio, camomilla, ecc.	1
17	» potabile o distillata in botti o barili.	4
18	» antisterica, arsenicale, lauroceraso, melissa semplice, preparata e composta, teriacale	2
19	» profumata di Colonia, di Felsina, di rosa, di lavande, ecc.	1
20	» ragia	S 7
21	Acquavite semplice in bottiglie	2
22	» semplice in botti o barili	3
23	Acque gassose dolcificate	2
24	Acque minerali, naturali od artificiali, ed acque gassose non dolcificate	3
25	Aghi e spilli	2
26	Agro di limone, arancio e simili (Vedi *Sugo*).	

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
27	Agrumi: aranci e limoni, cedri e cedrati, in casse, botti, acqua salata, premuti	4
28	Alabastro greggio, in pezzi, rottami, scaglie, frantumi . . .	4
29	» abbozzato, squadrato, in tavole.	3
30	» in altro modo lavorato	2
31	Alberi e arbusti fruttiferi od ornamentali.	V 2
32	Albumina	
33	Alcool etilico, metilico	S 7
34	» amilico od olio di flemma.	S 7
35	Alfa o giunco d'Africa	V 4
36	Alizzari	3
37	Allume di feccia o tartaro bruciato.	4
38	» di rocca o di allumina	4
39	Ambra e suoi lavori comuni (lavori fini, vedi *Gioielli*) . . .	1
40	Amianto od asbesto greggio, in pezzi ed in polvere, in pasta o stucco ed in filamenti	3
41	» fillato, tessuto od altrimenti lavorato	2
42	. . . .	
43	. . . .	
44	. . . .	
45	Amido o amidone	4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
46	Ammoniaca liquida	2
47	Ancore fucinate o gettate, greggie	4
48	» lavorate	4
49	Anilina	3
50	Antimonio allo stato metallico o regolo d'antimonio	4
51	» crudo o solfuro d'antimonio	3
52	Apparecchi per riscaldare, raffinare, distillare, disinfettare, filtrare, sgrassare, congelare e pel gas	2
53	Ardesie.	4
54	. . . .	
55	Argento greggio, in polvere o rottami, cilindrato, trafilato in lama, battuto in foglio, in lavori o argenteria, in gioielli, o in altro modo lavorato	S 1
56	» vivo	1
57	Argille	4
58	Armi ed armature antiche	S 1
59	» da fuoco portatili	2
60	» da taglio	2
60 *bis*	Arredi sacri	1
61	Arsenico allo stato metallico	2
62	Asini vivi	S 2
63	Asfalto	4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
64	Assi od aste d'acciaio, ferro, ghisa, per macchine (Vedi *Macchine*).	
65	Attrezzi rurali	4
66	Avena, cereale	4
67	Avorie greggio o lavorato	1
68	. . . .	
69	. . . .	
70	. . . .	
71	. . . .	
72	. . . .	
73	. . . .	
74	. . . .	
75	. . . .	
76	. . . .	
77	. . . .	
78	. . . .	
79	Baccalà o stoccafisso	4
80	Bacche o coccole non nominate	3
81	Balocchi di legno naturale svestiti	V 3
82	» di ogni altra specie	V 2
83	Balsami artificiali o di farmacia	1

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
84	Balsami naturali (Vedi *Gomme o Resine*).	
85	Barbabietole in natura o polpa, in sacchi, ceste o fusti. . . .	
86	Barili di legno (Vedi *Botti*).	
87	Barite in pani od in polvere	4
88	. . . .	
89	Barre di ferro o ghisa per grate	4
90	Basoli per lastricare	4
91	Bastimenti, barche, battelli	S 3-4
92	Bastoni per mazze da passeggio o da ombrelli o da tenda . .	2
93	Berretti di paglia	V 2
94	» di pelle col pelo	2
95	» di qualsiasi altra specie	2
96	Bestiame ovino e caprino	S
97	Bevande non nominate in botti o barili	3
98	» non nominate in bottiglie.	2
99	Biacca o bianco di piombo	4
100	» o bianco di zinco	4
101	Bicarbonato di potassa o di soda.	3
101 *bis*	Bicicli, tricicli e motocicli (Vedi *prezzi speciali indicati di seguito alla tariffa generale*).	
102	Bigonce o Bigonciuole di legno (Vedi *Botti*),	

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
103	Bilance a mano	4
104	» o ponti a bilico sino al peso di quintali 10 (*a*)	3
105	Biliardi montati	S 3-4
106	Birra in bottiglie	2
107	» in fusti	3
108	Biscotti da thè inglesi, di Navacchio e simili	2
109	» ordinari, detti di mare, in sacchi o casse	4
110	Bitumi fluidi o semifluidi	S 7
111	» solidi. Giudaico od asfalto secco in pani, in polvere, in tubi	4
112	» solidi non nominati	4
113	Boe o gavitelli	S 3-4
114	Borace o borato di soda naturale o artificiale	4
115	Botti, barili di ferro in lamiera	V 3
116	» barili, bigonce e tini di legno, vuoti, comunque cerchiati	V 3 S 5
117	» barili, bigonce, tini di legno, disfatti, in doghe e fasci	4
118	Bottiglie comuni vuote, incassate	4
119	Bottoni per abiti, di qualunque specie, esclusi quelli di ceramica e di vetro	2
119 *bis*	» di ceramica e di vetro	3

(*a*) per quelle di peso superiore, accordi speciali.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
120	Bovi vivi	S 2
121	Bozzoli esclusi i doppioni . . . . , ...	V 1
122	Bozzoli di scarto, doppioni	V 3
123	Breccia naturale od arteficiale . . . . , ...	4
124	Bronzo in filo, pani, piastre, lastre, verghe, rottami, limatura.	3
125	» in tubi, grossi lavori, esclusi gli oggetti d'arte . . .	2
126	» in tondini, minuti lavori non nominati	2
127	» di alluminio in verghe, lamiere, fili e in altri lavori .	1
128	Budella fresche, secche, salate	3
129	Burro fresco, salato.	3
130	Buste da lettere o da pieghi (Vedi *Carta*)	
131	. . . .	
132	. . . .	
133	. . . .	
134	. . . .	
135	. . . .	
136	Cacao in grani con buccia o senza	3
137	» infranto, macinato o in pasta	2
138	Cacciagione e selvaggiume morto	3

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
139	Cacciagione e selvaggiume vivo	S 3-4
140	Caffè naturale, falso o misto, anche tostato o macinato . . .	3
141	Calce carbonata, idraulica	4
142	Calci o casse di fucili, di pistola.	2
143	Caldaie di acciaio, di ferro, di rame, di ghisa, per uso industriale	S 3-4
144	. . . .	
145	Calzature di qualsiasi specie, esclusi gli zoccoli di legno e quelle ricamate	2
146	» di qualsiasi specie, ricamate.	1
147	» o zoccoli di legno	3
148	Campane di bronzo	2
149	Campate o travate di ferro per ponti o fabbrica	4
150	Campeggio (Vedi *Legni per tinta e concia*).	
151	Canapa greggia o pettinata, in balle	3
152	» in steli con filamenti.	V 4
153	Candele di cera vergine, sparmaceti anche misti	3
154	» di sevo	4
155	» stearíche di paraffina, di cera fossili, anche usate . .	3
156	» Canfora greggia o raffinata	1
157	Canne da fucile, da pistola	2

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
158	Canne da organo	1
159	» greggie intere o spaccate di qualsiasi specie a fascio. .	V 4
160	» per mazze da passeggio o da ombrelli	2
161	Cannella (aroma)	2
162	Caolino	4
163	Caoutchouc (Vedi *Gomma elastica*).	
164	Capelli lavorati o non	1
165	Cappelli ordinari pieghevoli, in sacchi	3
166	» di paglia, di sparto, di palma, di truciolo, non guarniti.	V 2
167	» non nominati di qualsiasi qualità e guarnizione . . .	V 1
168	Caratteri da stampa e da stereotipia	4
169	Carbonati di barite, di magnesia, di piombo, di potassa, di soda, di calcio e di zinco.	4
170	» in generi non nominati	2
171	Carbon fossile, antracite, litantrace, boghead, coke, lignite, torba, brai, in pietra, in mattonelle ed in polvere insaccato .	4
172	» di legno o vegetale	4
173	Carcasse o fusti per oggetti di moda	V 2
174	Carne fresca, affumicata, salata, cotta	3
175	Carniccio o ritagli di pelle	V
176	Carri, carretti da strade ordinarie	S 3-4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
177	Carta di lusso con cifre, disegni, dorata, argentata, anche in buste e per tappezzeria ordinaria, dorata, argentata, porcellanata, vellutata, uso cuoio, raso, stoffa	1
178	» bianca o tinta in pasta per scrivere, sugante, in buste, per tappezzeria ordinaria, per giornali, per involti, ruvida, incerata, catramata, smerigliata, in casse od altri recipienti	3
179	Carta bianca o tinta in balle	4
180	» inservibile, vecchia e lacera, ritagli	3
181	» in lavori (Vedi *Lavori di carta e cartone*)	
182	Cartapecora o pergamena	2
183	Carte da giuoco e tarocchi	2
184	» geografiche, cartelli d'ogni sorta	2
185	Cartoni ordinari.	4
186	» e cartoncini fini da disegno od altro.	2
187	» in lavori (Vedi *Lavori di carta e cartone*)	
188	Cartucce vuote con o senza capsula.	V 2
189	Carrube non tostate	4
190	Cascami di canapi, di lino od altri vegetali filamentosi (*) . .	4
191	» di lana, borra, cimatura (*)	3
192	» di seta, greggi, filati, strusa, filusella (*)	2
193	» inservibili di ogni sorta (*).	4

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
194	Casse di ferro od acciaio, forzieri o casse forti (**)	2
195	» di legno comune	3
196	» di legno comune composte in fasci	4
197	Cassia e tamarindi naturali in canne o baccelli	3
198	Castagne fresce o secche.	4
199	Catene di ferro per navi od altro	4
200	» ordite Warps	3
201	Catrame minerale solido.	4
202	Castelli d'orologio da tavola, da torre, da muro, da chiesa . .	2
203	Cavalli e puledri vivi.	S 2
204	Caviale ed altre uova di pesce preparate. . . , ...	1
204 *bis*	Cedrato di calce	4
205	Cedri e cedrati	4
206	Cemento (in sacchi o botti).	4
207	» in lavori semplici.	4
208	Ceneri di qualsiasi qualità	4
209	» di piombo, stagno	4
210	» di rame, ottone, bronzo	4
211	» di zinco	4
212	Cera fossile greggia, ozocerite.	4

(**) Per le casse vuote composte si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
213	Cera fossile imbianchita, cerolite comunque lavorata	3
214	» Vergine greggia, bianca o gialla, in pani o rottami, cera di qualsiasi qualità in residui anche di candele . .	3
215	» vergine comunque lavorata	3
216	Ceralacca per cancelleria, per bottiglie e per pacchi	3
217	Cerchi o cerchioni di ferro o d'acciaio, greggi o lavorati. . .	4
218	» di legno comune	4
219	Cereali diversi	4
220	Ceste, canestre nuove	V 3
221	China (scorza di)	3
222	Chinina (sali di)	2
223	Chiodagione: chiodi, viti, arpioni, ganci, anelli, piastrine, ecc., d'acciaio, bronzo, ferro, ottone, rame, zinco . .	4
224	Cianuri diversi	2
225	Cicoria radica, disseccata, tostata, macinata	4
226	Cilindri di metallo, rivestiti o no, per stampatori, laminatori o per altro uso	3
227	Cioccolata comunque preparata	2
228	Cipolle	4
229	Cloroformio	S 7
30	Citrati di magnesia o di litina	2
231	» non nominati	2

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
232	Cloruri di calce, di potassa, di soda, di magnesia	4
233	Cloruro di sodio o sal gemma.	4
234	Cocciniglia, indaco, kermes	1
235	Cognac in botti, caratelli, od altri fusti	3
236	» in bottiglie	2
237	Colla forte.	4
238	» di pesce vera o falsa, per chiarificare.	3
239	Colofonia o pece greca.	4
240	Colori fini in mattonelle, in polvere	2
241	» ordinari, derivati dal catrame o da altre sostanze bituminose	3
242	Coltelli fini, da tavola o da tasca	2
243	» ordinari da tavola, da cucina e simili	3
244	» per l'agricoltura o per mestiere	4
245	Concimi di qualsiasi specie, naturali od artificiali	4
246	Confetti e conserve con zucchero e miele	2
247	Conserve in aceto, spirito, olio, di frutta, legumi, ortaggi . .	3
248	» alimentari di qualsiasi altra specie	3
249	Conterie in vetri, cristalli e smalti.	3
250	Coperte di qualunque specie con catena di lino o di cotone, escluse le ricamate.	3

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
251	Coperte di lana o di borra di lana, escluse le ricamate . . .	2
252	» di seta e ricamate d'ogni specie.	1
253	Copertoni incatramati, oliati, incerati, di lino o di canapa . .	4
254	Corallo greggio	2
255	» lavorato, ma non montato in oro od argento. . . .	1
256	» montato in oro od argento.	S 1
257	Corami	3
258	Cordami fini, cordicelle, spago, di cotone, di canapa o vegetali filamentosi	3
259	» ordinari di canape, cotone, sparto, tiglio e simili . .	4
260	» in filo di ferro od acciaio	4
261	Corde musicali	1
262	Cordoni elettrici isolati, fili	2
263	Corna, ossa, unghie, unghioni	3
264	» dette lavorate non nominate	2
265	» dette preparate per concime	4
266	Cornici o liste di legno per cornici al naturale, smontate od in fasci	3
267	» dette verniciate, dorate, intagliate, a fasci	2
268	» comunque montate per quadri o specchi	1
268 bis	Corone funebri	V 1

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
269	Corteccie o scorze in genere, per tinta o concia, macinate o non	3
270	» medicinali non nominate, macinate o non	3
271	» d'ogni altra specie non nominate	4
272	Cotone greggio in bioccoli o in massa, in balle sacchi (*) . .	3
273	» in ovatta, o preparato per ovatta (*)	2
274	Cremore di tartaro	3
275	Crino animale greggio, tinto, arricciato (*), ed in lavori grossolani	3
276	» tessuto	1
277	» vegetale	V 4
278	Cristallami	2
279	Crusca o cruschello di qualsiasi cereale	V 4
280	Cuoio	3
281	. . . .	
282	. . . .	
283	. . . .	
284	. . . .	
285	. . . .	
286	. . . .	

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
287	. . . .	
288	. . . .	
289	. . . .	
290	. . . .	
291	. . . .	
292	. . . .	
293	. . . .	
294	. . . .	
295	. . . .	
296	. . . .	
297	Damigiane vuote in genere	V 3
298	Datteri (frutta)	3
299	Decorazioni da teatro	1
300	Dolci	2
301	Droghe non nominate	2
302	Destrina	4
303	. . . .	
304	. . . .	
305	. . . .	

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
306	Effetti d'uso personale	2
307	Elastici di metallo per mobilio	3
308	Erbaggi in sporte o fusti	3
309	Erbe medicinali	3
310	» per tinta e concia	3
311	Esca concia e non concia	3
312	Essenze non nominate	1
313	Estratti coloranti di legni da tinta ed altre specie tintorie . .	3
314	Estratto di carne, pasticche di brodo, di latte	2
315	Etere e cloroformio	S 7
316	. . . .	
317	. . . .	
318	. . . .	
319	. . . .	
320	. . . .	
321	Fagioli	4
322	Fanghi in botti o mastelli	4
323	Farina di grano, granaglie, riso, castagne, semi, legumi . . .	4
324	» alimentare non nominata	4
325	» lattea per bambini	2

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
326	Fave	4
327	Feccia di vino o gruma di botte	4
328	» morchia d'olio vegetale	4
329	Fecole diverse	4
330	Felpe di seta o filusella	1
331	Feltri incatramati od asfaltati	4
332	» non nominati.	2
333	Ferro: rottami, scaglie, limatura, tornitura, ritagli, greggio in masselli, laminato o battuto in verghe, spranghe, barre, lamiera e tubi. fucinato o gettato in lavori greggi (àncore, ecc.), in rotaie per ferrovie e tramvie, travi di ferro e *poutrelles*	4
334	» lavori non nominati con ferri grossi e mezzani piallati, limati, torniti, bucati, stagnati, piombati, zincati, verniciati, ossidati smaltati, nichelati o laccati, guarniti di altri metalli o congiunti a vetro o prodotti ceramici; in lamiere ricoperte di zinco, di piombo o galvanizzate, di stagno, di rame, od anche ossidate, semplici; utensili e strumenti usuali per arti e mestieri, fili	4
335	Ferro: lavori non nominati con ferri piccoli, piallati, limati, torniti, bucati, stagnati, piombati, zincati, verniciati, ossidati, smaltati, nichelati, laccati, guarniti di altri metalli o congiunti a vetro o prodotti ceramici, lamiere ricoperte di zinco. di piombo o galvanizzate, di stagno, di rame, ossidate, comunque lavorate .	3
336	Ferruggine.	4
337	Fiammiferi d'ogni specie	S 7

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
338	Fiaschi per vino semplici od impagliati	V 3
339	Fiasconi in terra cotta	V 4
340	Fiaschette borraccie.	2
341	Fichi secchi	4
342	Fieno ed altri formaggi in balle (*)	4
343	Filacce di lino, di canapa, per medicare ferite	3
344	Filati di lino, di canapa, di iuta, di cotone, semplici o ritorti (*a*)	3
345	» greggi imbianchiti o tinti, di vigogna	3
346	» di lana cardata o pettinata, semplici o ritorti	2
347	» di lino, di canapa, da cucire o da ricamare, avvolti su rocchetti in gomitoli, in matasse e simili (*a*)	2
348	» di cotone come sopra (*a*)	2
349	Fili di seta o di cascami, da cucire o da ricamare, avvolti su rocchetti, in gomitoli, in matasse, e simili	1
350	» elettrici isolati	2
351	Filo di ferro e di acciaio, ramato, stagnato, piombato, verniciato, zincato, galvanizzato, ecc., e acciaio temperato in fili.	4
352	» di bronzo, ottone, rame ed altro metallo non nominato . .	3
353	Finocchio	3
354	Filusella (*)	2

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.
(*a*) In balle o casse.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
355	Fiori finti	V 1
356	. . . .	
357	Fiori e foglie, freschi o secchi, per mazzi, vasi, ecc. . . .	3
358	» e foglie medicinali	3
359	» e foglie per tinta e per concia	3
360	Foglie di formentone o granturco, in balle (*)	4
361	» per fiori finti	2
362	» non nominate	3
363	Formaggi piccoli in scatolette	3
364	» di ogni altra qualità	3
365	Forme di scarpe	3
366	Fornelli economici di terra cotta	4
367	Fornimenti da tiro semplici	2
368	» da tiro ricchi ed ornati	1
369	» da orologeria	1
370	» per fiori finti, foglie, bottoni o bocciuoli, accessori.	2
371	» da ombrelli od ombrellini	2
372	Fosforo bianco e rosso	S 7

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
373	Fotografie	2
374	Frumento o grano . . , ...	4
375	Frutta per tinta o per concia	3
376	» fresche non nominate, secche in genere.	3
377	» in conserva, nel sale, nell'aceto, nell'olio, nello spirito .	3
378	» sciroppate e candite	2
379	Fucili montati e smontati	2
380	Funghi e tartufi, freschi, secchi, in conserva	2
381	. . . .	
382	. . . .	
383	. . . .	
384	. . . .	
385	. . . .	
386	. . . .	
387	. . . .	
388	. . . .	
389	. . . .	
390	. . . .	
391	Galle e gallozze per tinta o per concia (Vedi *Legni per tinta o per concia*).	
392	Garofani (chiodi di)	2

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
393	Garzuolo	3
394	Galloni e nastri di filo, di canapa, di juta	3
395	» e nastri di cotone.	3
396	» di lana	2
397	» di seta, velluto, metallo filato, ricamati	1
398	Gambier o terra giapponese, Catecù	3
399	Generi medicinali non nominati	1
400	. . . .	
401	Genziana (radica di)	3
402	Gessi in lavori, escluse le statue e statuette.	3
403	» in polvere o pietra, calcinati o crudi, in botti o sacchi .	4
404	Gherigli di frutta, cioè l'interno dei noccioli	3
405	Ghiaccio o neve naturale o artificiale	4
406	Ghiande di quercia, naturali	4
407	Ghisa: rottami, scaglie, limatura, tornitura, tubi, pani, o lavorata in getti greggi.	4
408	» lavorata in getti piallati, torniti	4
409	» minuti lavori, stagnati, smaltati, laccati, ecc	3
410	Gialappa o sciarappa, radica o resina	2
411	Gioielli, oro, argento od altro metallo prezioso con pietre o senza	S 1

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
412	Giovenchi o torelli vivi	S 2
413	Giunchi, canne, vimini, greggi, spaccati, tratilati o tinti . . .	V 4
414	» in lavori (Vedi *Lavori da panieraio*)	
415	Giuocattoli di legno svestiti	V 3
416	» di ogni altra specie	V 2
417	Glicerina greggia	3
418	» raffinata	2
419	» per uso profumeria.	1
420	Glucosio solido o liquido	4
421	Gomma elastica, guttaperca, greggia, solida, liquida	3
422	» in lavori di qualsiasi specie	2
423	Gomme e resine o gomme resina gregge non nominate. . .	3
424	» e resine o gomme purif., aromatiche	3
425	Grafite, piombaggine	4
426	Granaglie di qualunque specie non nominate	4
427	Graspo d'uva, vinaccia premuta.	4
428	Grassi minerali per macchine, e grassi diversi di bue, montone, d'ossa ed altri non nominati	4
429	Grasso di maiale.	3
430	» profumato	2

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
431	Guano naturale od artificiale	4
432	Guanti di pelle di ogni qualità, cuciti o non.	1
433	Guarniture di scardassi.	3
434	Guttaperca (Vedi *Gomma elastica*).	
435	. . . .	
436	. . . .	
437	. . . .	
438	. . . .	
439	. . . .	
440	Inchiostri in fusti d'ogni sorta	4
441	» in bottiglie od altri vasi	3
442	Incisioni.	2
443	Indaco, cocciniglia, kermes	1
444	Isolatori per linee telegrafiche e telefoniche	3
445	Iuta greggia o pettinata (*)	3
446	Iodo e ioduri non nominati	2
447	. . . .	
448	. . . .	
449	. . . .	

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI.	Classe
450	. . . .	
451	Lampade elettriche	1
452	Lampade, fanali e lanterne, lampadari, candelabri, ecc. . . .	2
453	Lane d'ogni specie, in balle compresse (*)	3
454	Lapis d'ogni specie	3
455	Lardo o lardoni	3
456	Lastre di vetro o cristallo di qualsiasi specie	3
457	. . . .	
458	Laterizi, mattoni, tegoli, embrici, mattoni comuni o refrattari, anche di cemento, in casse, legacci, gabbie, ecc. . .	4
459	» verniciati d'ogni specie, in casse, legacci, gabbie, ecc.	4
460	Latta o lamiere di ferro ricoperte di stagno semplice . . .	4
461	» in lavori non nominati	2
462	» ritagli o rottami inservibili	4
463	Latte fresco	3
464	» condensato, concentrato, estratto	3
465	Laudano	1
466	Lavagne o ardesie gregge od in polvere.	4
467	» o ardesie levigate, pulite, lavorate.	4

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
468	Lavori da panieraio e da stoiaio grossolani e diversi di legno comune non nominati (*a*)	3
469	» ordinari di carta, carta pesta e cartoni semplici . . .	3
470	» da panieraio e da stoiaio, fini, e diversi di legno da ebanisti, non nominati (*a*)	2
471	» di pelle conciata senza pelo, non nominati	2
472	» fini di carta o cartone, ornati, guarniti, *cartonnages* .	V 1
473	» da pellicciaio, o di pelli con pelo, non nominati . . .	1
474	» di vetro o cristallo, non nominati	2
475	» di argento, anche dorato, posate	S 1
476	Legna da ardere in pezzi, scheggie in fasci.	4
477	Legni per tinta o per concia in pezzi, scheggie	4
478	» per tinta o per concia in polvere in sacchi.	3
479	» medicinali non nominati	3
480	Legno comune, greggio, sgrossato o quadrato, a tavole, murali, assicelle, traversine, abbozzato	4
481	» da ebanisti, come sopra, anche in fuscellini	3
482	» comuni in lavori non nominati	3
483	» da ebanisti preparato per lavori fini, intarsiato, intagliato, traforato.	2
484	» preparato per pasta	4

(*a*) I lavori da panieraio e da stuoiaio si classificano con la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
485	Legumi freschi	3
486	» secchi	4
487	Letti in legno intagliati e verniciati	1
488	» di metallo smontati ed imballati.	2
489	Libri stampati, sciolti o legati, anche per musica	3
490	Licheni per tinta o per concia	3
491	» medicinali	3
492	Lieviti di birra e di qualsiasi altra specie	3
493	Ligniti in polvere, in mattonelle o in pietra.	4
494	Limoni	4
495	Lino greggio o pettinato (*)	3
496	Liquirizia o regolizia in radiche	4
497	» (sugo di)	2
498	Liquori o rosoli di qualsiasi sorta dolcificati o aromatizzati, in bottiglie, non nominati	2
499	» detti in fusti	3
500	Lisciva o carbonato di soda	4
501	Litargirio, ossido di piombo	4
502	Litografie, stampe, fotografie, ecc.	2
503	Lolla.	4

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
504	Lucido da scarpe in vernice	4
505	Luppolo in balle	3
506	. . . .	
507	. . . .	
508	. . . .	
509	. . . .	
510	. . . .	
511	. . . .	
512	. . . .	
513	. . . .	
514	. . . .	
515	. . . .	
516	. . . .	
517	Macchine di qualunque specie, non nominate, smontate ed imballate	3
518	» dinamo elettriche, da cucire e simili, smontate, incassate ed imballate	2
519	» fotografiche, stenografiche, scriventi, ed ogni altra di laboratorio, ottica, fisica, chirurgiche, musicali, ecc.	1
519 *bis*	» agricole	S 3–4
520	Macchinette diverse per sbucciare, premere frutta, sminuzzare carne o ghiaccio, legare libri e simili per l'industria	3

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
521	Macchinette di vetro o cristallo per acque gassose e simili. .	2
522	Madreperla greggia	2
523	» in qualsiasi modo lavorata	1
524	Maglie o maglierie semplici e foggiate di canapa, di lino, di vigogna	3
525	» o maglierie di cotone.	3
526	Maglie o maglierie di lana	2
527	» o maglierie di seta o filusella	1
528	Magnesia per uso medicinale calcinata, caustica, bianca in pani, solfato	2
529	Maioliche artistiche o da collezione	1
530	» in vasellame, stoviglie	3
531	Mandorle fresche o secche, con guscio o senza.	3
532	Manna in sorte od in cannelli, mannite	1
533	Manoscritti di qualunque specie	3
534	Mantici da fucina	3
535	Marmette per pavimento in casse, legacci, gabbie, ecc. . . .	4
536	Marmo greggio in massi o blocchi, rottami	4
537	» artificiale o naturale in tavole, lastre, colonne, vasche, cippi, gradini e simili lavori semplici	3
538	» in lavori d'ornato, od altro d'architettura	2

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
539	Marmo in statue (*a*)	1
540	Masserizie ed arredi di casa usati, in partite complesse dichiarate sgomberi	V 3
541	Mastice resinoso	3
542	» bituminoso	4
543	. . . .	
544	Mattoni, mattonelle e quadrelle, in casse, legacci, gabbie, ecc.	4
545	Medicamenti non nominati	1
546	. . . .	
547	Melazzo o melasso	4
548	Mercerie di legno, bocchini, bastoni per passeggio con pomo di legno, ecc.	2
549	» comuni e fini, portafogli, portabiglietti, scatole da ricamo, da disegno, da cucire, pennelli fini, borsette, lumini	2
550	Mercurio od argento vivo.	1
551	Metalli e leghe metalliche, greggie, non nominate (esclusi i preziosi)	3
552	» detti in lavori non nominati, esclusi i preziosi . . .	2
553	Miccie da minatori	S 7
554	Miele d'ogni sorta	3
555	Mignatte in recipienti chiusi	3

(*a*) Per le statue di gran pregio vedi voce 847.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
556	Minerali metallici di ferro, di piombo, di rame, di zinco. . .	4
557	» non metallici non nominati	4
558	» d'oro, d'argento, ed altri metalli non nominati. . .	3
559	Minio	4
560	Mirto (coccole di), anche macinato.	3
561	» foglie per tinta e per concia	3
562	Misuratori o contatori del gas, dell'acqua, ecc. incassati . . .	2
563	Misure di capacità in legno o metallo.	3
564	Mobilio di legno comune, non imbottito	S 3-4
565	» di legno da ebanisti, non imbottito, escluso quello artistico	S 3-4
566	» di qualsiasi legno imbottito od artistico.	S 3-4
567	Mobilio di ferro od altro metallo (*)	2
568	Molle spirali per mobili, carrozze, carri	3
569	Mondiglie di cereali e di riso	4
570	Monete antiche	S 1
571	» di rame, nikel, bronzo	S 1
572	» d'argento e d'oro	S 1

(*) Se non smontato si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
573	Montoni vivi	S 2
574	Morchia o feccia d'olio	4
575	Mostarda di qualsiasi specie	3
576	Mozzi e razzi da ruote in ferro.	3
577	Mozzi e razzi in legno.	3
578	Muli vivi . . . . »	S 2
579	Muschio secrezione animale	2
580	Mussole greggie, imbianchite, colorate, stampate, operate . .	3
581	» broccate o comunque ricamate	2
582	. . . .	
583	. . . .	
584	. . . .	
585	. . . .	
586	. . . .	
587	. . . .	
588	. . . .	
589	. . . .	
590	. . . .	
591	Nastri (Vedi *Galloni*).	
592	Natroni naturali od artificiali	4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
593	Nerofumo e nero d'ossa	4
594	Nero da scarpe in scatole o vasi	4
595	Nichelio e sue leghe, in verghe, fogli, rottami, rosette, limatura	3
596	» e sue leghe, in filo, tubi ed altri lavori ordinari. . .	2
597	» e sue leghe in lavori minuti artistici	1
598	Nitrato d'argento liquido o cristallizzato	1
599	» di soda, di potassa, raffinato e non nominato. . . .	2
600	» di soda, di potassa, greggio	3
601	» di soda e di potassa, preparato per concime	4
602	Nitrobenzina greggia	S 7
603	Noce moscata, di sassofrasso, di raventsara, con guscio o senza	2
604	Noccioli od ossa di frutta	4
605	Nocciuole fresche o secche con guscio o senza	3
606	Noci comuni o di cocco o non nominate, fresche o secche . .	3
607	. . . .	
608	. . . .	
609	. . . .	
610	. . . .	
611	. . . .	

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
612	Oggetti cuciti di canapa, di lino, di iuta	3
613	» di cotone	3
614	» di lana, di borra di lana, di crino	2
615	» di materia serica	1
616	» inservibili di qualunque specie (Vedi *Stracci*).	
617	Oggetti da collezione d'arte, antichità, medaglierie.	S 1
618	» di ferro, d'acciaio, bruniti, in minuti lavori, fibbie, fermagli, ecc.	3
619	Oleografie	2
620	Olii fissi d'olivo, di lino, di pesce, ed altri non nominati, in fusti	3
621	» detti in bottiglie	2
621 *bis*	» detti in damigiane	2
622	» minerali greggi o rettificati	S 7
623	» volatili di essenze diverse	1
624	Olio di cocco o di palma	3
625	» di fegato di merluzzo, di ricino, di mandorle dolci, in fusti	3
626	Olii detti in damigiane, bottiglie, vasi fragili	1
627	Olio profumato di qualunque specie	1
628	» di olive fresche e secche (Vedi *Frutta*).	
629	Ombrelli ed ombrellini di seta, o comunque ricamati, o con frangie	1

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
630	Ombrelli ed ombrellini ordinari, di lana, lino, cotone, mussola, ecc.	2
631	Oppio	1
632	Oreficeria e vasellame d'oro	S 1
633	Organi, organini, organetti a cilindro, o sonerie musicali . .	1
633 *bis*	» organini, organetti a cilindro montati su carretti . .	S 3-4
634	Oro in polvere, cilindrato, battuto, filato, ecc.	S 1
635	Orologi da tasca in qualsiasi metallo, cronometri marini. . .	S 1
636	» da tavola, a quadro, ad acqua, elettrici, da torre, da campanile	1
637	Ortaggi in conserva, aceto, spirito	3
638	» od ortaglie fresche	3
639	Orzo.	4
640	Ossa; corna, unghioni, di balena, gregge o macinate	3
641	» dette comunque lavorate	2
642	Ossido di ferro, di piombo, di stagno di zinco	4
643	Ottone in filo, verghe, fogli. spranghe. pani, lamine, rottami .	3
644	» in tubi od altri lavori ordinari.	2
645	» in lavori minuti od artistici, anche dorati	2
646	. . . .	
647	. . . .	

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
648	. . . .	
649	. . . .	
650	. . . .	
651	Paglierieci elastici	V 2
652	Paglia comune in balle (*)	4
653	» in lavori non nominati (Vedi *Lavori da panieraio e da stuoiaio*).	
654	Pakfong (Vedi *Nichelio e sue leghe*).	
655	Pale, palette, forche, rastrelli	4
656	Pali e pertiche di legno comune	4
657	Pali e pertiche di legno da ebanisti	3
658	Pallini da caccia	4
659	Pane e biscotto senza zucchero	4
660	Panelle di noce od altre materie non resinose	3
661	» di segatura ed altre materie resinose per ardere . .	4
662	Parti staccate di strumenti	1
663	Passamani di lino, di canapa, di iuta	8
664	» di cotone.	3
665	» di lana	2

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
666	Passamani di seta o rivestiti di seta	1
667	Pasta di legno o di paglia o di carta	4
668	Paste di frumento o da vermicellaio	3
669	Patate in sacchi, ceste o fusti	4
670	Pece nera o pece navale	4
671	Pecchie coi loro alveari	1
672	Pelli crude, fresche o secche di qualunque specie, nonchè conciate senza pelo, anche rifinite.	3
673	» comuni conciate con pelo e senza pelo, verniciate e scamosciate	2
674	» fini, conciate con pelo	1
675	Pellicceria	1
676	Pelo d'animale, greggio o tinto (*).	3
677	Penne di metallo o d'animale per scrivere	2
678	Penne o piume (Vedi *Piume*).	
679	Pennelli con asta o senza, di setole di pelo o fili tessili . . .	3
680	» di pelo fino, di capello. per barba, per disegno. . .	2
681	Pepe e pimento	3
682	Pesci salati, affumicati, secchi	4
683	Pesci freschi, in salamoia, marinati, sott'olio.	3

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
684	Petrolio in casse.	S 7
685	Pettini per macchina, per tessere.	3
686	Pettini per testa, di qualunque specie, esclusi quelli di avorio, di madreperla, di tartaruga	2
687	Pianoforti, Harmonium.	S 3-4
688	Piante viventi	V 2
689	Pietre preziose lavorate o greggie	S 1
690	» per costruzioni greggie, coti ordinarie ed altre pietre molari da arrotare, da molino e macine e pietre comuni non nominate e litografiche	4
691	» segate, pulite, lavorate e pietre coti fini per affilare. .	3
692	Pinoli o pinocchi, sgusciati o no	2
693	Piombo e sue leghe in pani, piastre, verghe, rottami, in caratteri da stamperia. o comunque lavorato, ...	4
694	Pipe di schiuma, di porcellana od altro, fine e guarnite . . .	1
695	» di legno semplici, lavorate, non guarnite	2
696	» grossolane in terracotta o legno.	3
697	Pirolignite di ferro, di piombo, di calce, di allumina	4
698	Pistacchi con guscio o senza.	1
699	Pistole o rivoltelle, montate o smontate	2
700	Piume greggie o lavorate.	V 1
701	» o penne sudice in balle, per concime	4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
702	Pizzi, trine, merletti, di canapa, di lino	2
703	» » » di cotone	2
704	» » » di lana.	1
705	» » » di seta, blonde, crespi, con perline o senza	1
706	Platino greggio o lavorato	S 1
707	Pollame vivo	S 3-4
708	» morto	3
709	Polveri piriche da cannone, da caccia, da mine.	S 7
710	Pomidoro	3
711	» sugo e conserva	3
712	Porcellane artistiche da collezione	1
713	» stoviglie e vasellame, colorite, decorate, chinesi, giapponesi	
714	» stoviglie e vasellame, bianche, semplici	3
715	Porci vivi	S 2
716	Potassa pura	4
717	» impura	4
718	Pozzolana in sacchi, fusti o casse	4
719	Prodotti chimici non nominati	2
720	Prodotti vegetali in piante vive, alberi o arbusti	V 2
721	Prodotti vegetali freschi non nominati.	3

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
722	Prodotti vegetali secchi non nominati	4
723	Profumerie non nominate, alcooliche e non alcooliche . . .	1
724	Proiettili di acciaio, di ferro, di ghisa massiccia	4
725	» detti vuoti.	3
726	» detti inservibili	4
727	Prugne (Vedi *Frutta*).	
728	Prussiato di potassa, giallo o rosso.	2
729	. . . .	
730	. . . .	
731	. . . .	
732	. . . .	
733	Quadrelli di legno per pavimenti	3
734	» e mattonelle per pavimenti e pareti, in terra cotta, cemento, in casse, legacci, gabbie, ecc.	4
735	» detti verniciati o di maiolica, marmo, ecc., in casse, legacci, gabbie, ecc.	4
736	Quadri antichi e moderni, con cornici o senza, ad olio, incassati	S 1
737	» come sopra, in litografia, oleografie, incisioni, fotografie	2
738	Quarzo o roccia silicea, greggio.	4
739	» o cristallo di rocca lavorato in qualsiasi modo . . .	1
740	. . . .	

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
741	. . . .	
742	. . . .	
743	Radiche per tinta, per concia, anche macinate	3
744	» medicinali	3
745	Radiche per spazzole di erica, miglio, saggina	4
746	Rame in filo, pani, spranghe, verghe, piastre, lamiera, rottami, tornitura, limatura.	3
747	» in tubi e lavori non nominati	2
748	» in lavori artistici e minuti lavori, stampi, incisi, tondini	2
749	Recipienti in legno per liquidi	V 3 S 5
750	» non nominati	V 3
751	» detti disfatti in fasci	4
752	. . . .	
753	Regolizia (Vedi *Liquirizia*).	
754	Remi abbozzati o finiti.	3
755	Residui o cascami animali e vegetali utilizzabili (*)	4
756	Resine o gomme resine non nominate	3
757	Reti da caccia o da pesca	3
758	» metalliche	2

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
759	Rhum in fusti, botti o barili	3
760	» in bottiglie	2
761	Riso o risone, greggio o lavorato	4
762	Rivoltelle . . . , ...	2
763	Robbia naturale o in polvere, alizzari	3
764	Rocchetti per telai e filatoi	3
765	Rosoli (Vedi *Liquori*).	
766	Rottami, scaglie, tornitura e limatura di ferro, di ghisa, di acciaio	4
767	Ruotaie per ferrovie e tramvie	4
768	Ruote di ferro, di acciaio, di ghisa, di cartapesta, anche dentate o montate	4
769	. . . .	
770	. . . .	
771	. . . .	
772	. . . .	
773	Sabbie aurifere ed argentifere, e sabbie colorate	3
774	» comuni, quarzose, vulcaniche	4
775	Sacchi vuoti nuovi od usati, ordinari per imballaggio. . . .	4
776	Saggina e steli simili per scope	V 4
777	Salami di ogni specie	3

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
778	Salamoia in barili o soluzione satura di sale.	4
779	Saldatura di rame, di zinco, di ottone.	3
780	Sale ammoniaco, per bagni, di stagno, di Vichy	3
781	» marino, di rocca o salgemma	4
782	Sali medicinali non nominati	2
783	Sangue di bestiame, liquido o secco	4
784	Sansa, residuo di oliva dopo estratto l'olio	4
785	Sapone comune, tenero, duro; di glicerina	4
786	» profumato in tavolette, in palle, in scatole, in vaso. .	2
787	Scagliola per uccelli.	4
788	Scamonea di qualsiasi sorta	2
789	Scarpe (Vedi *Calzature*).	
790	Scatole greggie di cartone, di legno o di lamiera per imballaggio	3
791	» e scatolette fini di cartone, di legno o di lamiera, figurate, verniciate, ecc.	1
792	Schiuma di mare greggia, vera o falsa	2
793	» » in pipe, portasigari ed in altri lavori . . .	1
794	Scialli e sciarpe di cotone.	3
795	» » di lana	2
796	» » di materia serica	1

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
797	Scope e scopette diverse	V 4
798	Scorze di agrumi, di china-china	3
799	Scrostanti solidi e liquidi, per caldaie	3
800	Secchie di legno vuote cerchiate o non	3
801	» dette disfatte a fasci	4
802	» di lamiera di ferro, di zinco, di rame, anche stagnate o verniciate	3
803	Sedie o seggiole di ogni genere.	S 3-4
804	Segatura di legno comune o da ebanisti, in sacchi, ...	4
805	Selle ed altri lavori da sellaio non nominati.	2
806	Selvaggiume (Vedi *Cacciagione*).	
807	Seme di bachi da seta	2
808	Semi non nominati, anche da tinta o da concia.	3
809	» oleosi, da prato	4
810	Senapa comunque preparata	3
811	Seppia (ossa di)	3
812	Serrature e chiavi	3
813	Seta tratta semplice, addoppiata o torta, tinta o greggia. . .	1
814	Setole da calzolaio. da pennelli, da spazzole	3
815	Sevo o sego, greggio o depurato	4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
816	Sigari o sigarette	1
817	Sciroppi non nominati	2
818	Smeriglio greggio	4
819	Soda pura caustica	4
820	» impura caustica	4
821	Solfati di allumina, di potassa ed altri allumi, di ferro, magnesio allo stato naturale, piombo, rame, zinco, stronziana impura	4
822	» di barite o di soda greggi	4
823	» e solfuri non nominati	4
824	Solfuro di mercurio (cinabro e vermiglione)	4
825	» di carbonio . . . . ,	S 7
826	Sommacco in foglie ed anche macinato	3
827	Spago	3
828	Spazzole di saggina o di radiche montate in legno greggio. .	3
829	» di qualunque altro genere o montatura, escluse qnelle montate in avorio, in tartaruga o madreperla . .	2
830	Specchi con o senza cornice	S 3–4
831	Spermaceto naturale o grasso di pesce	3
832	» purificato in pani od in candele	3
833	Spezie non nominate	2
834	Spilli ed aghi comuni	2

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
835	Spirito puro (alcool) di ogni specie, in fusti e in recipienti di latta.	S 7
836	» puro in bottiglie	S 7
836	Spugne greggie in sacchi	V 3
838	» lavorate	V 1
839	Stagno e sue leghe in pani, verghe, fogli, rottami, limatura, ternitura	4
840	Stagno in lavori naturali	3
841	» in lavori nichelati o verniciati.	2
842	Stagnole per involgere.	3
843	Stampe, litografie, incisioni, oleografie, fotografie, in cornici o non.	2
844	Stampi di acciaio, di ferro, di ghisa	3
845	» di bronzo, di ottone, di rame	2
846	Statue e statuette di gesso, cemento, pietra, di terra cotta . .	2
847	» di marmo e lavori d'arte in marmo di gran pregio . .	S 1
848	Stearine	3
849	Stoie e stoini (Vedi *Lavori da panieraio e da stoiaio, secondo la qualità*).	
850	Stoppa naturale in balle compresse (*)	4
851	» incatramata	4
852	Storace o stirace	3

(*) Se non in balle compresse si applica la lettera V.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
853	Stoviglie e vasellame di terra cotta	4
854	» e vasellame di maiolica o porcellana comune . . .	3
855	» di metallo stagnate e verniciate per uso domestico .	3
856	» e vasellame di porcellana fine, colorite, dorate, chinesi giapponesi.	2
857	Stracci di ogni sorta in balle compresse	3
858	Strumenti di calcolo, ottica, precisione, fisica, chimica, chirurgici	1
859	» musicali	1
860	Strutto o grasso di maiale	3
861	Sughero greggio, in pezzi, in lavori	V 3
862	Sugo di agrumi cotto	3
862 *bis*	» di agrumi crudo	4
863	» di aloe, ed altri non nominati	2
864	. . . .	
865	. . . .	
866	. . . .	
867	. . . .	
868	. . . .	
869	. . . .	
870	Tabacco in foglie, in costole	3

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
871	Tabacco in sigari, sigarette, trinciato, in polvere, comunque lavorato	1
872	Talco in polvere, in lamine, in massi	4
873	» comunque lavorato	3
874	Tamarindi o cassia naturali, estratto, polpa, grappoli	3
875	Tannino, acido tannico, gallico, impuri	3
876	Tappeti di lino, di canapa, di iuta, cocco, manilla, sparto, a colori, stampati o tessuti	3
877	» di cotone id.	3
878	Tappeti di lana, misti, anche vellutati.	2
879	Tartaro greggio o gruma di botte	4
880	Tartaro lavorato, purificato	3
881	Tartaruga greggia o lavorata	1
882	Tele di lino o di canapa, cerate, verniciate, stampate. . . .	3
883	» da imballaggio.	4
884	» preparate per disegno o pitture	2
885	» metalliche	2
886	Terraglie (Vedi *Stoviglie e vasellame*).	
887	Terre colorate, sigillate, boli, ocre	4
888	» non nominate, anche lavori	4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
889	Terre cotte non nominate, anche lavori	4
890	Tessuti di iuta, di lino, di canapa, greggi, imbianchiti, operati, damascati	3
891	» detti per tappezzeria o con fili metallici	2
892	» di cotone greggi, imbianchiti, operati, damascati, stampati	3
893	» broccati, misti, con seta e con fili metallici	2
894	» di lana scardassata, pettinata, stampati o di crino lisci	2
895	» di lana broccati, con fili metallici, e di crino d'ogni altra sorta	1
896	» di seta, filusella, cascami, con fili metallici d'ogni sorta	1
897	Thè comunque imballato	1
898	Tini o tinozze (Vedi *Botti*).	
899	Tonno sott'olio	3
900	Torba	4
901	Torce a vento in fasci.	4
902	Tori vivi	S 2
903	Trecce di paglia, di scorza, di sparto, per cappelli o cordami	3
904	Tulli di canapa, di lino	2
905	» di cotone	2
906	» di lana	1
907	» di seta o filusella.	1

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
908	**Trementina**	S 7
909	Truciolo di legno	3
910	. . . .	
911	. . . .	
912	. . . .	
913	. . . .	
914	Unghie ed unghioni (Vedi *Corna*).	
915	Unto da ruote	4
916	Uova in casse od in ceste	2
917	Utensili, attrezzi di legno comune da lavoro.	4
918	» attrezzi e strumenti usuali per arti e mestieri . . .	4
919	Uva pigiata (*a*)	4
920	» secca, passa, passolina	3
921	. . . .	
922	. . . .	
923	. . . .	
924	Vacche vive	S 2
925	Vainiglia (aroma)	1
926	Valigie e valori da valigiaio	2

(*a*) In recipienti aperti col cannello (come praticano le ferrovie) e collocati sopra coperta.

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
927	Vallonea per tinta e per concia.	4
928	Vasellame (Vedi *Stoviglie*).	
929	Veicoli da ferrovia	S 3-4
930	Velluti di cotone, telpe, velvets.	2
931	» di lana	2
932	» di seta o fisella, misti.	1
933	Ventagli di ogni sorta, esclusi quelli di paglia comune . . .	V 1
934	Verderame vedetto, o verde minerale.	3
935	Vernici di qualsiasi sorta	2
936	Vesciche	3
937	Vestimenta (Vedi *Oggetti cuciti*); e per quelle usate (Vedi *Effetti d'uso*).	
938	Vetri e cristalli in vasi, bottiglie, bottiglioni, bicchieri, fiaschi, incolori o colorati, fini	2
939	Vetrificazioni e smalti in pani, bacchette o polvere	3
940	Vetriolo, azzurro, bianco, verde.	4
941	Vetro e cristallo, rotto o pesto	4
942	Vetture da strada comuni	S 3-4
942	» automobili.	S 3-4
943	Vimini	V 4
944	Vinaccia secca in sacchi	4

Numero	NOMENCLATURA DELLE MERCI	Classe
945	Vini comuni nazionali in botti, caratelli, barili	4
946	» fini e di lusso, nazionali in botti, caratelli e barili . . .	3
947	» nazionali in bottiglie, damigiane, fiaschi, e vini esteri in fusti, caratelli, barili	2
948	» esteri in bottiglie, damigiane, fiaschi.	1
949	Vitelli, vitelloni o vitellini vivi	S 2
950	Viti (Vedi *Chiodagione*).	
951	. . . .	
952	. . . .	
953	. . . .	
954	. . . .	
955	. . . .	
956	Zaffarano in polvere o punta del fiore	1
957	Zinco in pani, verghe, fogli, lastre, rottami, limatura, tornitura	4
958	» in filo, tubi ed altri lavori grossi e mezzani	3
959	» in minuti lavori, verniciati, bronzati, dorati	2
960	Zolfanelli di ogni sorta.	S 7
961	Zolfo greggio, in pezzi, in pani, macinato	4
962	» raffinato, in fiore, in cannoli	3
963	Zucchero greggio o raffinato, in pani, in polvere, in pietre .	4
964	Zucchero candito, di latte, o comunque lavorato.	2

PARTE V.

TARIFFE.

Tariffa generale.

Da	A	Distanze in Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
o viceversa			Prezzi per tonnellata in lire			
Civitavecchia. .	Golfo Aranci . .	221	15.63	12.42	8.105	5.105
Civitavecchia. .	Terranova. . .	237	16.11	12.74	8.185	5.185
Civitavecchia. .	Maddalena . .	273	17.19	13.46	8.365	5.365
Golfo Aranci. .	Maddalena . .	52	5.20	4.16	2.60	1.56
Golfo Aranci. .	Terranova . .	16	1.60	1.28	0.80	0.48
Napoli	Palermo . . .	313	18.26	14.13	8.565	5.565
Napoli	Messina . . .	326	18.52	14.26	8.63	5.63
Napoli	Reggio C. . .	338	18.76	14.38	8.69	5.69
Napoli	Siracusa . . .	463	20.315	15.315	9.315	6.315
Messina . . .	Reggio C. . .	13	1.30	1.04	0.65	0.39
Messina . . .	Siracusa . . .	138	11.90	9.52	6.14	3.76
Reggio C. . .	Siracusa . . .	126	11.30	9.04	5.78	3.52
Da	**A**					
Siracusa . . .	Catania . . .	56	5.60	4.48	2.80	1.68
Siracusa . , .	Riposto. . . .	87	8.70	6.96	4.35	2.61
Catania	Riposto	32	3.20	2.56	1.60	0.96
Catania . . . :	Reggio C.. . .	88	8.80	7.04	4.40	2.64
Catania	Messina. . . .	101	10.05	8.04	5.03	3.02
Catania	Napoli	426	20.13	15.13	9.13	6.13
Riposto . . .	Reggio C. . .	58	5.80	4.64	2.90	1.74
Riposto . . .	Messina . . .	70	7.00	5.60	3.50	2.10
Riposto . . .	Napoli	396	19.92	14.96	8.98	5.98

Avvertenze. — Per ogni spedizione superiore a 100 e fino a 200 tonnellate si accorda un abbuono del 10 per cento; per oltre 200 tonnellate l'abbuono si accorda nella misura del 20 per cento sull'importo totale della spedizione.

Noli speciali per determinate merci.

(In luogo di questi noli si applicano, se risultano più favorevoli per le parti, quelli della tariffa generale, o delle tariffe speciali).

Noli speciali da Napoli per Palermo, Messina, Reggio e Catania.

Fusti per aranci L. 1 ciascuno, sbarco a carico.
Paglia in balle pressate L. 2.60 per balla, sbarco compreso.
Gabbie di polli L. 5.30 ciascuna, sbarco compreso.

Noli speciali da Palermo per Napoli.

Spirito e grappa a L. 1.80 il quintale, sbarco a carico.
Agrumi L. 0.45 per cassa, sbarco a carico.
Latta in fogli litografata L. 1.20 per quintale, sbarco a carico.

Noli speciali da Riposto per Napoli.

Vino comune in fusti L. 8 per 1000 kg. solo pieno, L. 12 per pieno e vuoto, sbarco a carico.
Spirito in fusti L. 15 per 1000 kg. solo pieno, L 20 per pieno e vuoto, sbarco a carico.

Noli speciali da Catania.

(*Noli per 100 kg., sbarco a carico*)

DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Nolo per Napoli	Nolo per Messina e Reggio
	Lire	Lire
Agrumi in casse da 40 kg. (nolo per cassa)	0.45	0.35
Agro cotto (nolo per botte)	8.80	—
Agro crudo (id.)	6.60	—
Asfalto	—	0.50
Botti vuote (nolo per botte)	3.30	—
Bitume	0.92	0.52
Barili vuoti (nolo per barile)	1.—	—
Citrato di calce	1.25	—
Cereali, granaglie e sementi in generale	0.90	0.55
Carta stampata o manoscritta	1.90	—
Corna ed ossa	1.35	—
Erba palustre	3.20	—
Liquirizia in pasta	1.—	—
Marmi	1.26	0.95
Mobilia	4.—	—
Olio al solfuro e olio minerale	1.—	0.80
Olio d'oliva	1.25	—
Spirito	1.25	1.—
Vino in fusti	1.10	0.80
Zolfo in sacchi	0.60	—
Zolfo alla rinfusa	0.65	—

Noli speciali da Siracusa.

La precedente tariffa speciale da Catania si applica anche allo scalo di Siracusa con l'aumento di L. 0.20 al quintale.

Noli speciali da Golfo Aranci per Civitavecchia.

Vino	L. 1.19	il quintale,	sbarco a carico
Olio	» 0.90	»	» »

Trasporti di bicicli, tricicli e motocicli.

Per i trasporti di bicicli, tricicli e motocicli valgono i prezzi sotto indicati.

Spedizioni fra scali diretti.

Fino a 100 km. di distanza.

Bicicli	L. 0.90	per macchina
Tricicli	» 7.—	id.
Motocicli (1)	» 14.—	id.

Oltre 100 km. di distanza.

Bicicli	L. 4.—	per macchina
Tricicli	» 7.—	id.
Motocicli (1)	» 14.—	id.

Spedizioni fra scali con trasbordo.

Bicicli	L. 8.—	per macchina
Tricicli	» 10.—	id.
Motocicli (1)	» 20.—	id.

(1) I motocicli devono essere presentati per la spedizione privi della materia adoperata per il funzionamento del motore.

Tariffa speciale n. 1.

Tariffa pel trasporto dei valori

Da 1 sino a 100 km. L. 1 per ogni 1000 lire indivisibili.
Da 1 a oltre 100 e fino a 220 km. L. 1.20 per ogni 1000 lire indivisibili.
Da 1 a oltre 220 e fino a 330 km. L. 1.40 per ogni 1000 lire indivisibili.
Da 1 a oltre 330 e fino a 440 km. L. 1.60 per ogni 1000 lire indivisibili.
Da 1 a oltre 440 e fino a 550 km. L. 1.80 per ogni 1000 lire indivisibili.
Da 1 a oltre 550 km. L. 2 per ogni 1000 lire divisibili.

Qualora i gruppi di numerario od altro equivalente abbiano un peso superiore a 6 chilogrammi per ogni 1000 lire, l'eccedenza di peso, oltre alla presente tariffa, sarà sottoposta ai prezzi della tariffa merci della 2ª classe.

Agli oggetti da collezione, d'arte, antichi, medaglieri, ecc., ai quadri ad olio antichi e moderni ed alle statue di marmo, oltre la tariffa di 1ª classe, sarà applicata la presente in base al valore dichiarato degli speditori ed ove i medesimi si rifiutassero di dichiararlo, si deve ritenere che la spedizione abbia il valore minimo di 1000 lire e si applica la relativa tariffa.

Avvertenza. — I prezzi della presente tariffa si applicano per ciascuno dei gruppi di cui può essere composta un'unica spedizione e non sul valore totale dell'intera spedizione qualunque sia il numero di gruppi di cui essa si compone.

Così pure si applica a ciascun gruppo la tassa per l'eccedenza di peso oltre i 6 kg., per ogni 1000 lire di valore che il gruppo contiene e non per ciascuna spedizione.

Tariffa speciale N. 2.

Tariffa pel bestiame (1) (2).

1ª classe. — Cavalli, puledri grossi, muli, buoi, tori, vacche e vitelloni.

2ª classe. — Asini, muletti, puledri, piccoli, vitelli.

3ª classe. — Vitellini da latte, porci, montoni, capre, pecore.

4ª classe. — Capretti, agnelli, porcellini da latte.

Da	A	Distanze in Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
o viceversa			Prezzi per capo (in lire)			
Civitavecchia .	Golfo Aranci (3)	221	6.00	4.00	1.50	1.00
Civitavecchia .	Terranova (3) .	237	6.00	4.00	1.50	1.00
Civitavecchia .	Maddalena . .	273	6.00	4.00	1.50	1.00
Golfo Aranci .	Maddalena . .	52	6.00	4.00	1.50	1.00
Golfo Aranci .	Terranova . .	16	6.00	4.00	1.50	1.00
Napoli (4) . .	Palermo . . .	313	7.00	4.75	2.00	1.25
Napoli (4) . .	Messina . . .	326	7.00	4.75	2.00	1.25
Napoli (4) . .	Reggio C. . .	338	7.00	4.75	2.00	1.25
Napoli (4) . .	Siracusa . . .	463	10.00	7.00	3.50	2.00
Messina . . .	Reggio C. . .	13	6.00	4.00	1.50	1.00
Messina . . .	Siracusa . . .	138	6.00	4.00	1.50	1.00
Reggio C. . .	Siracusa . . .	126	6.00	4.00	1.50	1.00

(1) Pel trasporto delle bestie feroci devono essere presi speciali accordi fra l'Amministrazione e gli speditori.

(2) I *muletti* ed i puledri *piccoli* sono da considerarsi di 2ª classe, quando misurati dal suolo alla sommità delle spalle sono di altezza inferiore a m. 1.40.

(3) Per i trasporti di bestiame in partenza dalla Sardegna vedi anche la tariffa speciale N. 2-*bis*.

(4) Per l'imbarco a Napoli di muli e cavallini deve essere riscosso il compenso per l'uso del pontile in ragione di L. 0,50 per capo.

Da	A	Distanze in Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
			Prezzi per capo (in lire)			
Siracusa . . .	Catania. . . .	56	6.00	4.00	1.50	1.00
Siracusa . . .	Riposto. . . .	87	6.00	4.00	1.50	1.00
Catania . . .	Riposto. . . .	32	6.00	4.00	1.50	1.00
Catania . . .	Reggio C. . .	88	6.00	4.00	1.50	1.00
Catania . . .	Messina . . .	101	6.00	4.00	1.50	1.00
Catania . . .	Napoli	426	9.00	6.25	3.00	1.75
Riposto . . .	Reggio C. . .	58	6.00	4.00	1.50	1.00
Riposto . . .	Messina . . .	70	6.00	4.00	1.50	1.00
Riposto . . .	Napoli	396	8.00	5.50	2.50	1.50

Per i cavalli, puledri grossi, muli, buoi e tori che dovessero essere trasportati in *box* sarà riscossa la tariffa pei viaggiatori di 1ª classe.

Gli animali che non siano da trasportarsi in *box* devono essere sferrati.

N.B. — 1. A norma dell'art. 8 della polizza il mantenimento e la cura degli animali durante il viaggio sono a carico del proprietario, salvo patti speciali da aggiungersi in polizza.

2. — A norma dell'art. 6 del Regolamento il trasporto del bestiame è facoltativo per l'Amministrazione.

Se si accetta il trasporto con trasbordo, le spese relative saranno aggiunte al nolo nella misura che verrà stabilita dal competente Ufficio.

Tariffa speciale N. 2 *bis*.

Trasporti di bestiame in partenza dalla Sardegna.

Da	A	Buoi	Cavalli	Asini	Capre	Capretti
		Prezzi per capo (in lire)				
Golfo Aranci. .	Civitavecchia. .	6.00	5.00	2.50	1.00	0.50
Terranova . .	Civitavecchia. .	6.00	5.00	2.50	1.00	0.50

Tariffa speciale n. 3-4.

Oggetti voluminosi o pesanti.

Pel trasporto delle merci sotto indicate, degli oggetti non imballati in colli di peso superiore ai 400 kg. e degli oggetti che, quantunque imballati, costituiscono colli indivisibili di peso superiore ai 1000 kg., devono essere presi accordi, di volta in volta, tra lo speditore e l'Amministrazione.

Bastimenti, barche, battelli.

Biliardi montati.

Boe o gavitelli.

Cacciagione o selvaggiume vivo.

Caldaie d'acciaio, di ferro, di rame, di ghisa, per uso industriale.

Carri, carretti da strade ordinarie (1).

Macchine agricole.

Mobilio di legno comune non imbottito.

Mobilio di legno da ebanisti, non imbottito.

Mobilio di qualsiasi legno, imbottito od artistico.

Organi, organini, organetti a cilindro montati su carretti.

Pianoforti, harmonium.

Pollame vivo.

Sedie e seggiole d'ogni genere.

Specchi con o senza cornice.

Veicoli da ferrovia.

Vetture da strada comuni e vetture automobili (1).

Tutti gli altri colli in genere che non entrano nel boccaporto.

---

(1) I carri è carretti da strade ordinarie e le vetture da strada comuni se a quattro ruote non pagheranno mai un prezzo superiore a quello fissato per un posto e mezzo dei viaggiatori di 1ª classe. Se a due ruote non pagheranno mai un prezzo superiore ad un posto e mezzo di 2ª classe.

Tariffa speciale n. 5.

Tariffa pel trasporto dei recipienti di legno per liquidi.

I detti recipienti vanno soggetti alla tariffa generale con la sopratassa della merce voluminosa ove ne sia il caso.

Per quei recipienti che fossero stati trasportati pieni e che dovessero ritornare all'origine vuoti; come pure per quelli che vengono spediti vuoti in una data località per ritornare pieni all'origine, sarà accordata una riduzione del 50 per cento sulla tariffa normale valida per tre mesi.

Per ottenere il diritto alla suaccennata riduzione si dovranno osservare le seguenti norme:

a) Spedizioni di recipienti pieni. — Lo speditore dovrà richiedere all'Agenzia d'imbarco uno speciale buono di ritorno ed analoga dichiarazione sulla polizza di carico da presentarsi poi all'Agenzia di destinazione dei recipienti pieni, che è quella d'imbarco dei recipienti vuoti di ritorno;

b) Spedizioni di recipienti vuoti. — Il mittente all'atto della spedizione dei recipienti vuoti deve pagare le integrali tasse e sovratasse all'Agenzia d'imbarco, la quale rilascerà analogo certificato, onde l'interessato possa ottenere l'abbuono del nolo pagato in più, allorchè si effettuerà dall'Agenzia di destinazione dei recipienti vuoti la rispedizione dei medesimi fusti pieni.

Avvertenza. — Il trasporto di fusti pieni con ritorno vuoti o viceversa, deve considerarsi come un trasporto unico e quindi l'abbuono deve farsi solo quando il caricatore abbia pagato fra andata e ritorno un nolo complessivo maggiore di quello che avrebbe pagato se al trasporto dei pieni si fosse applicato separatamente il nolo sul prezzo massimo, ed a quello dei vuoti la speciale di cui sopra.

In tale caso poi il rimborso deve equivalere alla somma pagata in più riducendosi così il nolo complessivo nei limiti ammessi dal presente regolamento e tariffe.

Tariffa speciale n. 6.

Tariffa per piccoli colli.

Per i piccoli colli di merci in genere scambiatì fra qualunque scalo e di peso fino a 50 kg. valgono i prezzi seguenti:

Da 1 a 5 kg.	Da oltre 5 a 10 kg.	Da oltre 10 a 20 kg.	Da oltre 20 a 30 kg.	Da oltre 30 a 40 kg.	Da oltre 40 a 50 kg.
0.70	0 80	0.90	1.15	1.35	1.80

Per le vetture automobili devono essere riscossi i seguenti prezzi.

per ogni automobile fino a kg. 1000 di peso due posti di prima classe;
per ogni automobile del peso da kg. 1001 a kg. 1500, tre posti di prima classe;
per ogni automobile del peso da kg. 1501 a kg. 2000, tre posti e mezzo di prima classe;
per ogni automobile del peso superiore ai 2000 kg. prezzi da convenirsi di volta in volta;
minimo di spedizione per ogni automobile L. 50.

N.B. — In luogo della presente tariffa si appplica, qualora risulti più favorevole per le parti, la tariffa generale per il peso minimo di 50 kg.

Avvertenze.

I prezzi di questa tariffa comprendono anche la spesa per gli eventuali trasbordi e quella di sbarco nelle località designate dalle agenzie pel ritiro dei colli.

I colli sino a 20 chilogrammi non debbono oltrepassare 70 decimetri cubi, ed in ogni caso una delle dimensioni non deve superare i due metri.

I colli da oltre 20 chilogrammi e sino a 50 chilogrammi non possono oltropassare 100 decimetri cubi, ed in ogni caso una delle dimensioni non deve superare i due metri.

Potranno però accettarsi i piccoli colli di peso fino a 20 chilogrammi il cui volume ecceda il limite di 70 decimetri cubi, senza superare quello di 100 decimetri cubi; ma in tal caso si applica il prezzo stabilito per i colli da oltre 30 a 40 chilogrammi.

Ogni spedizione deve essere costituita da un solo collo. Il caricatore quindi che voglia spedire più colli in una sol volta, con lo stesso piroscafo e per la stessa destinazione, richiedendo l'applicazione di questa tariffa, deve eseguire tante spedizioni, quanti sono i colli.

Per i piccoli colli sino al peso di 20 chilogrammi la responsabilità dell'amministrazione, quando ne è il caso, viene limitata a 15 lire ed a 25 lire per i colli di un peso superiore. La dichiarazione del valore non ha effetto che per l'assicurazione.

La presente tariffa si applica soltanto quando sia espressamente richiesta dallo speditore mediante apposita indicazione in polizza; in mancanza, i piccoli colli isolati, aventi le condizioni di volume sopra espresse, pagano il nolo di mezzo quintale a norma dell'art. 9 del regolamento pel trasporto delle merci.

Tariffa speciale n. 7.

Tariffa per le merci infiammabili, corrosive ed esplodenti.

Infiammabili. — Le merci infiammabili qui sotto indicate saranno assoggettate al pagamento del doppio del nolo di 1ª classe.

Dette merci infiammabili devono essere riposte in recipienti di legno ben connessi, dello spessore di almeno un centimetro, oppure in recipienti metallici racchiusi in casse; devono essere imballate internamente con carta od altro, in modo da formare una massa compatta. Ai colli deve essere applicata una etichetta portante la indicazione « Infiammabili ».

Per gli altri infiammabili non nominati e per gli esplo-

denti non esclusi dal regolamento annesso al R. decreto n. 361 del 13 luglio 1903, è ammesso il trasporto lasciando all'amministrazione la facoltà di stabilire, di volta in volta, cogli speditori le modalità e condizioni d'imballaggio. L'amministrazione non potrà richiedere, per tali trasporti, più del quadruplo del nolo di 1ª classe.

Corrosivi. — Gli acidi corrosivi saranno assoggettati al pagamento del doppio del nolo di 1ª classe.

I corrosivi liquidi devono essere presentati in recipienti inattaccabili da essi, perfettamente chiusi, rivestiti da vimini; oppure in recipienti non rivestiti, riposti in casse con paglia od altro negli interstizi. Quest'ultimo modo di imballaggio è ammesso per l'acido nitrico (comune o fumante), nel solo caso che l'imbottitura prescritta fra i recipienti e le casse consista di materia inorganica.

I colli devono essere di peso inferiose a 50 kg. e provvisti di maniglia.

Per i corrosivi allo stato solido si richiede che siano presentati in robusti recipienti, condizionati in modo che il movimento e le scosse inevitabili nella manipolazione e nel trasporto, non cagionino la dispersione del contenuto.

Acidi corrosivi.

Acqua forte o regia.

Acqua ragia.

Alcool etilico, metilico.

Alcool amilico o olio di flemma.

Bitumi fluidi o semifluidi.

Cloroformio.

Etere.

Fiammiferi di ogni specie.

Fosforo bianco e rosso.

Micce da minatori.

Nitrobenzina greggia.

Olii minerali greggi o rettificati.

Petrolio.

Polveri piriche da cannone, da caccia, da mina.

Solfuro di carbonio.

Spirito puro (alcool) d'ogni specie in fusti od in recipienti di latta.

Spirito puro (alcool) d'ogni specie in bottiglie.

Trementina.

Zolfanelli .d'ogni sorta.

La spedizione delle merci suaccenate, infiammabili, corrosive ed esplodenti deve essere preavvisata alle Agenzie almeno 10 giorni prima che si effettui. Tale preavviso sarà fatto risultare dalle agenzie sulla polizza di carico che loro venisse presentata.

Le agenzie potranno anche rimandare l'accettazione delle merci anzidette quando vedessero che il carico di esse fosse compromettente per la natura di altre merci imbarcate o per affluenza di viaggiatori.

L'imbarco dovrà essere limitato per quantità e qualità della merce, a seconda delle linee e dei piroscafi sui quali deve effettuarsi.

Siffatte merci devono sempre essere collocate separatamente dalle altre.

Il trasporto delle ripetute merci sarà poi sottoposto alle norme dei vigenti regolamenti marittimi.

ALLEGATO N. 1.

Tabelle delle distanze, in chilometri, fra porto e porto.

RELAZIONI		DISTANZE in km.
Civitavecchia-Golfo Aranci o viceversa		221
Civitavecchia-Terranova	»	237
Civitavecchia-Maddalena	»	273
Golfo Aranci-Maddalena	»	52
Golfo Aranci-Terranova	»	16
Napoli-Palermo	»	313
Napoli-Messina	»	326
Napoli-Reggio C.	»	338
Napoli-Siracusa	»	463
Messina-Reggio C.	»	13
Messina-Siracusa	»	138
Reggio C -Siracusa	»	126
Siracusa-Catania		56
Siracusa-Riposto		87
Catania-Riposto		32
Catania-Reggio C.		88
Catania-Messina		101
Catania-Napoli		426
Riposto-Reggio C.		58
Riposto-Messina		70
Riposto-Napoli		396

ALLEGATO N. 2.

Prezzi di passaggio per viaggi di corsa semplice.

Linee	DA	A	Prezzi		
	o viceversa		1ª Classe	2ª Classe	3ª classe
A	Civitavecchia . .	Golfo Aranci . .	15.50	9.95	5.—
»	Civitavecchia . .	Terranova . . .	16.60	10 70	5.35
»	Golfo Aranci . .	Terranova . . .	1.15	0.75	0.40
A-B	Civitavecchia . .	Maddalena . . .	18.60	11.95	6.05
B	Golfo Aranci . .	Maddalena . . .	3.15	2.—	1.05
C	Napoli	Palermo . . .	25.05	15.65	7.85
D	Napoli	Messina	22.85	14.70	7.35
»	Napoli	Reggio C. . . .	23.60	15.20	7.60
»	Napoli	Siracusa . . .	30 60	19.70	9.85
»	Messina	Reggio C. . . .	0.95	0.60	0.30
»	Messina	Siracusa	9.70	6.25	3.15
»	Reggio C. . . .	Siracusa	8.85	5.70	2.85
	(1)				
»	Siracusa	Catania	3.95	2.55	1.30
»	Siracura	Riposto	6.10	3.95	2.—
»	Catania	Riposto	2.25	1.45	0.75

(1) In senso inverso non esiste servizio.

Linee	DA	A	Prezzi		
	(1)		1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
D	Catania	Reggio C. . . .	6.20	4.—	2.—
»	Catania	Messina	7 10	4.55	2.30
»	Catania	Napoli	28.55	18.35	9.20
»	Riposto	Reggio C. . . .	4.10	2.65	1.35
»	Riposto	Messina	4.90	3.15	1.60
»	Riposto . . .	Napoli	26.85	17.30	8.65

Visto: d'ordine di Sua Maestà

Il Ministro dei Lavori Pubblici
E. SACCHI.

Il Ministro del Tesoro
TEDESCO.

Il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio
RAINERI

CONDIZIONI E TARIFFE

pei trasporti fruenti di conccessioni speciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

Viaggiatori e bagagli.

Disposizioni generali comuni a tutte la Concessioni speciali.

1. — Per fruire dei prezzi ridotti debbono essere consegnati, in tempo utile, alle agenzie marittime degli scali di partenza i documenti di riduzione stabiliti per ogni singola concessione, debitamente completati in ogni loro parte.

La presentazione di tali documenti implica la piena conoscenza e l'accettazione da parte dei titolari di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. — I documenti sono di due specie: *scontrini di libretto e richieste.*

Se taluna delle persone inscritte su una richiesta non può intraprendere il viaggio, il documento vale per le altre purchè vi sia annotato quali siano le persone che non viaggiano.

3. — Per le concessioni con pagamento obbligatorio dell'andata e del ritorno (III, IV e V) si rilasciano biglietti di andata e ritorno, i quali ultimi debbono poi essere presentati, all'inizio del viaggio di ritorno, all'agenzia marittima pel completamento e per la vidimazione.

Per tutte le altre concessioni si rilasciano biglietti di corsa semplice.

Su presentazione di un solo documento (scontrino o richiesta) collettivo, si rilascia un solo biglietto, quando le persone inscrittevi viaggiano tutte nella medesima classe.

Qualora viaggiassero in classe diversa si rilascia un biglietto per ogni classe.

4. — Le richieste non completate o contenenti irregolarità, o presentate ad un'agenzia diversa da quella indicatavi come scalo di partenza non sono valevoli. Però nei casi di semplici irregolarità di forma, come tali riconosciute dall'agenzia marittima, è ammessa la regolarizzazione delle richieste mediante annotazione firmata dall'interessato e vistata dall'agenzia.

5. — I viaggiatori fruenti delle concessioni speciali debbono, a richiesta, giustificare di aver titolo al ribasso esibendo i documenti di identità personale o quegli altri equivalenti prescritti dalle singole concessioni.

Il personale dell'amministrazione può esigere dai viaggiatori, per la constatazione della loro identità personale, la ripetizione della firma apposta sui documenti anzidetti.

6. — I prezzi da riscuotere sono quelli indicati nell'allegato al presente fascicolo, già formati per relazione e per classe.

Nei detti prezzi computati per viaggi di sola andata, non sono compresi i diritti d'imbarco e sbarco nei porti dove i piroscafi non attraccano alla banchina, nè le spese di trasbordo e vitto che sono a carico dei viaggiatori come lo è la tassa di bollo governativa e il diritto di cancelleria sul biglietto stabiliti in centesimi quindici complessivamente.

Chi si vale dei servizi di ristorante e di buffet di cui all'art. 31 del regolamento e tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione dello Stato, parte I, deve pagare i prezzi stabiliti pei viaggiatori ordinari, non essendo ammessa al riguardo alcuna riduzione.

7. — Le richieste sono valide due mesi, computabili dalla data del rilascio. Trascorso tale termine si intendono scadute e devono essere rinnovate.

8. — I biglietti devono essere utilizzati col piroscafo e colla partenza per la quale vengono rilasciati; in caso diverso sono applicabili le disposizioni di cui all'art. 16, ultimo capoverso del regolamento predetto.

9. Pel passaggio da una classe inferiore ad altra superiore, purchè spettante al viaggiatore, è dovuta la differenza fra i prezzi delle due classi risultanti dall'allegato al presente fascicolo.

I cambi di classe devono riferirsi sempre a viaggi di sola

andata e sono ammessi soltanto se richiesti per tutto il tratto rimanente per compiere il viaggio indicato sul biglietto posseduto dal viaggiatore.

10. — I viaggiatori hanno diritto di fermarsi negli scali intermedi, toccati dal piroscafo, del percorso indicato sul biglietto.

Le fermate devono essere effettuate entro i limiti della validità del biglietto, colle norme indicate all'art. 15 del regolamento e tariffe suddette.

11. — I viaggiatori fruenti delle concessioni speciali possono richiedere ed ottenere, quando vi siano disponibili, posti riservati e di lusso in conformità all'art. 11 del ripetuto regolamento e tariffe, senza diritto però ad alcuna speciale riduzione sulle sopratasse all'uopo stabilite dall'articolo medesimo.

12. — Per ora non è ammesso il servizio diretto ferroviario-marittimo pei viaggiatori fruenti delle concessioni speciali ed essi devono pertanto rinnovare i biglietti alle agenzie marittime ed alle stazioni ferroviarie, producendo separati documenti.

13. — Tutte le norme e condizioni che regolano il trasporto dei viaggiatori ordinari sono estese ai trasporti favoriti dalle concessioni speciali, in quanto non siano modificate dalle presenti disposizioni generali e da quelle particolari di ogni singola concessione.

14. — I viaggiatori fruenti delle concessioni speciali hanno diritto al trasporto gratuito del bagaglio nella stessa misura fissata pei passeggeri ordinari.

Nessuna riduzione è concessa sul prezzo di cui all'art. 25 del regolamento e tariffe, parte I, sull'eccedenza di peso del bagaglio rispetto alla franchigia stabilita.

Ogni collo di bagaglio dovrà portare il nome del viaggiatore e la destinazione, in conformità all'art. 28 del citato Regolamento e tariffe.

15. — I documenti per fruire delle concessioni speciali non possono essere rilasciati se non a chi si trova nelle condizioni stabilite per ottenerli.

Chi rilascia, sottoscrive o convalida i documenti medesimi risponde personalmente della regolarità del loro rilascio e deve risarcire l'Amministrazione della differenza fra il prezzo ridotto e

quello a tariffa intera generale, più le sopratasse dovute in conformità al punto 19 delle presenti disposizioni generali. Però quando si faccia uso indebito di un documento di riduzione regolarmente concesso, la differenza di prezzo e le relative sopratasse debbono essere pagate da chi sia riconosciuto colpevole dell'abuso.

16. — Chi è trovato in partenza, lungo il viaggio od in arrivo col solo biglietto a prezzo ridotto, senza i documenti che ne giustifichino il possesso (art. 5), deve pagare per tutto il percorso indicato sul biglietto la differenza fra il prezzo ridotto già pagato e quello a tariffa generale, più una sopratassa eguale alla differenza stessa a meno che possa altrimenti provare di aver titolo alla riduzione.

Chi dichiara falsamente l'età di un ragazzo deve pagare il prezzo dovuto a tariffa concessionale in base all'età effettiva del ragazzo e per tutto il percorso del biglietto, più una sopratassa eguale al prezzo stesso.

17. — I documenti per fruire delle concessioni speciali, e così pure i relativi biglietti a prezzo ridotto, sono personali e non trasferibili; non possono essere usati in modo diverso da quello stabilito dalle concessioni speciali, nè adoperati da persone che non ne siano i veri titolari, o che comunque non abbiano i requisiti per viaggiare a prezzo ridotto.

Tanto chi ne fa cessione, quanto chi se ne serve illecitamente o s'intromette nella cessione, incorre nelle penalità comminate dalle leggi e dai regolamenti in vigore.

18. — Ogni abuso o tentativo di abuso (art. 15 e 17) verrà senz'altro denunziato all'Autorità giudiziaria per i provvedimenti di legge contro i responsabili e ciò indipendentemente dal pagamento da farsi all'atto dell'accertamento dell'abuso delle penalità stabilite dagli articoli 17 o 19 a seconda dei casi.

Ogni abuso o tentativo di abuso potrà inoltre avere per conseguenza la sospensione temporanea del ribasso.

19. — I portatori di libretti, scontrini, richieste o biglietti non propri, oppure alterati o falsificati, oltre ad essere denunziati all'autorità giudiziaria, a forma dell'art, 18 sono soggetti al pagamento del prezzo a tariffa ordinaria di tutto il viaggio fatto ed accertato, più una sopratassa eguale a tre volte il prezzo stesso.

20. — Nel caso di smarrimento di documenti valevoli per ottenere la riduzione, il titolare deve tosto informarne l'amministrazione ferroviaria per mezzo delle Agenzie della navigazione di Stato, e, se si tratta di libretti, anche le Autorità che li hanno rilasciati, le quali ne daranno del pari avviso all'Amministrazione ferroviaria.

Altrettanto deve essere fatto per i libretti ritrovati.

Fino a che non sia dichiarato lo smarrimento, il titolare del documento smarrito è responsabile dei danni derivanti dall'uso che altre persone ne facessero.

21. — Non si accordano rimborsi di somme pagate in più per mancata o ritardata presentazione all'Agenzia del porto d'imbarco, dei documenti prescritti, o per la loro irregolare compilazione.

In ogni altro caso i reclami per rimborso debbono essere corredati dai biglietti comprovanti l'eseguito pagamento, o da quegli altri documenti che fossero richiesti dall'Amministrazione ferroviaria.

I. — Viaggi degli impiegati civili dello Stato e della Real Casa, e delle loro famiglie.

1. Pei viaggi degli impiegati civili dello Stato e della Real Casa, e delle persone componenti le loro famiglie, si applicano i prezzi risultanti dall'allegato, già stabiliti per relazione e per classe.

2. — I detti prezzi sono applicabili:

a) agli impiegati ed agenti subalterni di ruolo e straordinari in attività di servizio, ed alle rispettive famiglie;

b) alla moglie, ai figli, al padre ed alla madre dell'impiegato quando convivano con lui e siano a suo carico;

c) alle persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti purchè viaggino cogli impiegati, o loro famiglie.

3. — È ammessa l'applicazione dei prezzi di cui trattasi anche nei viaggi seguenti:

a) viaggio dell'impiegato e della famiglia per recarsi al domicilio eletto in seguito a cessazione dell'impiegato dal servizio, per collocamento in disponibilità, in aspettativa od a riposo, o per qualsiasi altra causa, eccettuata la destituzione, purchè il

viaggio si compia nel termine di un anno dalla data del relativo decreto;

b) viaggio dell'impiegato e della famiglia in caso di richiamo dell'impiegato dalla disponibilità, dall'aspettativa, o, con regolare nuova nomina, dal riposo, per recarsi a prestare stabile servizio;

c) viaggio della famiglia che, per avvenuto decesso dell'impiegato, recasi ad altro domicilio entro il termine di un anno;

d) viaggio alla residenza dell'impiegato delle persone di famiglia che si recano a convivere stabilmente con lui;

e) viaggio dell'impiegato di nuova nomina che si reca alla residenza assegnatagli, e delle persone di sua famiglia.

4. — I ragazzi dai 5 ai 10 anni pagano la metà dei prezzi stabiliti per gli adulti; quelli di età inferiore ai 5 anni sono trasportati gratuitamente purchè occupino la stessa cabina di chi li accompagna.

5. — Tanto gl'impiegati quanto le famiglie possono viaggiare in qualsiasi classe; però il personale subalterno e le rispettive famiglie non sono ammessi in 1ª classe.

6. — Per ottenere la riduzione, gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni dello Stato, della Real Casa, e le loro famiglie fanno uso del libretto a scontrini o della richiesta che già servono pei viaggi sulle ferrovie dello Stato.

Nei casi sub *a*), *b*), *c*), *d*), *e*) dell'art. 3, nonchè per il personale di fatica e per le rispettive famiglie, e così pure per le persone di servizio degli impiegati senza famiglia, devesi far uso esclusivamente della richiesta.

È eccezionalmente ammesso l'uso delle richieste anche quando l'impiegato o taluno di famiglia, non possa servirsi del libretto per giustificati motivi, come ad esempio nell'intervallo per la rinnovazione degli scontrini esauriti, oppure quando il libretto sia in corso di utilizzazione da parte di qualcuno della famiglia o più persone debbano partire contemporaneamente per diverse destinazioni, o quando il capo di famiglia non creda conveniente per ragioni di età od altre di rilasciare il libretto a chi lo dovrebbe utilizzare, ecc.

In tali casi il rilascio delle richieste deve essere giustificato da apposita annotazione.

A domanda del personale della navigazione devesi esibire o il libretto di viaggio, o, nei casi di viaggi con richiesta, una *tessera di riconoscimento* del modello in uso pei viaggi sulle ferrovie dello Stato in base alla Concessione speciale C.

7. — Non è invece ammesso l'uso di richieste nel caso di smarrimento del libretto o del fascicolo di scontrini, dovendo in tal caso l'interessato provvedersi e fare uso di un altro libretto o fascicolo.

Per le persone che, non avendo diritto a riduzione pei viaggi in ferrovia non sono iscritte nello stato di famiglia annesso al libretto ferroviario e che hanno invece diritto alla du one nei viaggi sulle linee di navigazione, si dovrà prov- colla emissione della richiesta.

Per le persone, al contrario, che sono iscritte nello stato di amiglia, annesso al libretto ferroviario, e non hanno invece d ritto alla riduzione nei viaggi sui piroscafi, s'intende che tale riduzione non verrà per esse chiesta. Ove fosse domandata non verrà concessa.

8. — Le richieste sono rilasciate dalle stesse Autorità che già rilasciano quelle ferroviorie, tanto per gl'impiegati non muniti di libretto quanto per le loro famiglie.

9. — Gli scontrini dei libretti di viaggio possono essere utilizzati fino ad esaurimento del fascicolo.

10. — Gli scontrini dei libretti debbono, alla presentazione, essere compilati con tutte le indicazioni richieste — anche sulle matrici — avvertendo che la classe deve essere scritta in tutte lettere e che la firma deve essere leggibile.

Gli scontrini debbono essere presentati uniti ai libretti; quelli già staccati, quelli incompleti, non compilati regolarmente, o portanti raschiature, cancellature, correzioni od aggiunte sono nulli e di nessun valore e devono essere sostituiti da altri regolari.

11. — Le richieste debbono essere riempite con tutte le indicazioni volute dallo stampato e basta una sola richiesta complessiva per l'impiegato od agente e loro famiglie nei casi in cui non siano provvisti di libretto; però, in tal caso, ogni persona deve essere munita *della tessera personale di riconoscimento* di cui al punto 6.

12. — Non debbono essere rilasciate richieste a favore soltanto di persone di servizio o nutrici: queste devono figu-

rare nella stessa richiesta valevole per le persone di famiglia che accompagnano, quand'anche si trattasse soltanto di un bambino di età inferiore ai cinque anni.

13. — Nel caso di un viaggio da effettuarsi sulle linee di navigazione di diverse amministrazioni occorreranno tanti scontrini o tante richieste e dichiarazioni quanto sono le amministrazioni stesse, da presentarsi però successivamente alle agenzie dei rispettivi scali di partenza.

14. — Gli eventuali reclami in ordine alla applicazione della tariffa debbono essere rivolti alla predetta Direzione generale delle ferrovie dello Stato, pel tramite dell'Ufficio al quale appartiene il reclamante e debbono essere corredati dai documenti necessari a giustificare il reclamo.

Viaggi degli allievi degli Istituti nautici — Viaggi dei componenti spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo.

1. — Pei viaggi degli allievi degli istituti Nautici, che ne fanno domanda pel tramite del ministro della marina, è accordata la stessa riduzione di cui alla concessione speciale I.

2. — Le domande devono essere inviate volta per volta, alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, servizio centrale VIII, Roma, indicandovi i nomi dei viaggiatori, la percorrenza, la classe e la data del viaggio.

3. — In base a tali domande la Direzione generale predetta rilascerà i documenti di riduzione e di riconoscimento all'uopo necessari e li trasmetterà all'Istituto richiedente pel tramite del medesimo Ministero della marina.

4. — La riduzione di cui al punto 1 è ammessa anche pei viaggi dei componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo.

In tal caso la domanda di riduzione sarà fatta dal Ministero competente, applicandosi del resto le modalità di cui ai punti 2 e 3.

III. — Viaggi dei maestri e delle maestre, e rispettive famiglie, delle scuole comunali della Sicilia e della Sardegna.

1. — La riduzione sui prezzi di passaggio, di cui alla precedente Concessione speciale I, è estesa anche, in via di

esperimento, ai maestri ed alle maestre comunali delle isole di Sicilia e Sardegna, per due viaggi marittimi all'anno di andata e ritorno dalle isole precitate al continente.

2. — Pei viaggi effettuati in base alla presente concessione, dovendosi pagare a partenza anche il viaggio di ritorno, si applicano i prezzi dell'allegato raddoppiati.

3. — La facilitazione è ammessa pel viaggio delle persone di famiglia dell'insegnante e cioè marito, moglie, figli e figlie nubili, genitori conviventi ed a carico dell'insegnante stesso.

I ragazzi dai 5 ai 10 anni pagano la metà dei prezzi stabiliti per gli adulti.

4. — Per fruire della concessione deve farsi uso della richiesta e della tessera personale di riconoscimento che già servono pei viaggi dei maestri e delle maestre, in base alla concessione speciale VIII sulle ferrovie dello Stato.

Tali documenti saranno rilasciati dai RR. provveditori e dai RR. ispettori scolastici delle rispettive provincie.

IV. — Viaggi dei partecipanti e degli invitati ai congressi e degli espositori e dei giurati.

1. — Pei viaggi di *andata* e *ritorno* dei partecipanti e degli invitati ai congressi, degli espositori e giurati che prendono parte a pubbliche esposizioni, fiere ed a pubblici concorsi è ammessa la riduzione di cui alla concessione speciale I.

La riduzione è concessa per un sol viaggio di andata e ritorno per ogni congresso, esposizione, fiera o concorso.

2. — La concessione è estesa anche ai viaggi degli operai incaricati della montatura e del collocamento delle cose da esporre e della loro smontatura ad esposizione finita.

Possono fruire della concessione quali partecipanti ai congressi soltanto coloro che vi intervengono effettivamente e che si occupano delle materie da discutersi in ogni singola riunione; e quali invitati soltanto quelle persone il cui intervento al congresso è giustificato o dall'ufficio che rivestono o dalle qualità personali avente attinenza cogli studi di cui il congresso deve occuparsi.

3. — Le pratiche da esperire, da parte dei comitati, per ottenere la riduzione sono quelle medesime stabilite dalla concessione speciale I per gli analoghi viaggi sulle ferrovie dello Stato, ed eguali sono pure i documenti di riduzione (richiesta e di identificazione personale (tessera).

4. — Per viaggi effettuati in base alla presente concessione si applicano i prezzi indicati nell'allegato raddoppiati, come per i maestri.

V. — Viaggi degli elettori politici

1. — Pei viaggi di elettori politici aventi residenza abituale in comune diverso da quello del loro domicilio politico, si applicano i prezzi risultanti dall'allegato — già stabiliti per relazione e per classe — quando si recano nella località del proprio collegio elettorale, per l'elezione del deputato al Parlamento.

Però dovendo gli elettori pagare a partenza il viaggio di andata e quello di ritorno, i prezzi suddetti dovranno essere raddoppiati.

2. — Gli elettori possono viaggiare ai prezzi ridotti di cui sopra sulle linee della navigazione dello Stato nei *dieci giorni* che precedono la votazione per andare al collegio e nei *dieci giorni* che la seguono per ritornare.

La riduzione è concessa per un solo viaggio di andata e ritorno per ogni votazione.

3. — Per ottenere l'applicazione dei prezzi ridotti gli elettori sono tenuti ad osservare le seguenti formalità:

a) nell'*andata*, devono comprovare la loro qualità di elettore mediante la presentazione all'agenzia del porto di partenza del certificato municipale d'iscrizione nelle liste elettorali politiche e di una *richiesta*, conforme al modello stabilito pei loro viaggi in ferrovia;

b, nel *ritorno*, essi devono comprovare, come sopra, la loro qualità e presentare all'agenzia del porto di partenza il biglietto di ritorno colla certificazione dell'intervento alla votazione, la quale certificazione sarà fatta dal presidente della sezione elettorale cui appartiene l'elettore, coll'apposizione del bollo del comune in cui ha luogo l'elezione.

Mancando tale vidimazione, il biglietto non sarà valido pel ritorno. Esso verrà pertanto ritirato ed il viaggiatore dovrà pagare l'importo a tariffa intera delle due corse andata e ritorno, sotto deduzione del prezzo ridotto già pagato in partenza nell'andata.

4. — Tanto il viaggio di andata che quello di ritorno devono aver luogo fra gli stessi due scali e nella stessa classe, con facoltà però all'elettore di fare le fermate intermedie concesse ai viaggi ordinari.

Per i viaggi da effettuarsi parte per la via di terra, parte per quella di mare, dovranno essere presentate separate richieste.

6. — E' fatto obbligo agli elettori di regolare il viaggio di andata in modo da giungere a destinazione in tempo utile per la votazione, cioè prima delle ore sedici del giorno della votazione.

7. — Qualora l'elezione non avvenga al primo scrutinio ed occorra la votazione di ballottaggio, gli elettori possono nel frattempo trattenersi nel collegio elettorale ed intraprendere poi il viaggio di ritorno *entro i dieci giorni successivi alla votazione di ballottaggio.*

In questo caso gli elettori devono produrre il certificato d'iscrizione munito della seguente dichiarazione, del presidente della sezione elettorale, con data, firma e bollo: *Il titolare prese parte alla votazione di ballottaggio, li ....*

8. — Ad ogni richiesta degli agenti della amministrazione, l'elettore è tenuto a presentare anche i documenti che servono a giustificare l'ottenuta riduzione, cioè il certificato di iscrizione elettorale munito della sua firma.

9. — Chi non intraprende il viaggio di andata in tempo utile, perde ogni diritto a fruire della tariffa ridotta per il viaggio di ritorno, anche se quest'ultimo ha luogo nel termine prescritto. Parimenti, chi non intraprende il viaggio di ritorno in tempo opportuno, deve provvedersi di biglietto a tariffa ordinaria, senza che gli sia tenuto conto dell'importo che pel viaggio stesso ha già pagato nell'andata.

VI. — Viaggi di missionari e suore di carità.

1. — Ai viaggi dei missionari italiani e delle suore e figlie della carità, è accordata la riduzione di cui alla Concessione speciale I.

2. — Le richieste di riduzione sono rilasciate dal Ministero degli esteri, delle R. Prefetture, e dagli uffici diplomatici e consolari italiani all'estero.

VII. — Trasporto degli indigenti, detenuti, condannati civili e militari e degli agenti di scorta.

1. — Pei viaggi, *in 3ª classe*, degli indigenti e dei condannati civili e militari, nonchè degli imputati detenuti che si trasportano a spese dello Stato è accordata la riduzione di cui alla concessione speciale I.

2. — La riduzione è concessa anche pei viaggi di ritorno dai luoghi di pena ed è estesa agli agenti che scortano i condannati e detenuti suddetti.

3. — I documenti di riduzione e di identità personale occorrenti per fruire della presente Concessione, sono quelli stessi della concessione speciale B concernenti gli analoghi trasporti sulle ferrovie dello Stato.

VIII. — Indigenti e marinai naufraghi rimpatrianti.

1. — Gli indigeni e marinai naufraghi che rimpatriano a spese dello Stato sono trasportati in 3ª classe al prezzo di L. 2 al giorno.

2. — Quando si tratti di ufficiali di bordo, naufraghi rimpatrianti la tassa di trasporto è di L. 3 al giorno.

3. — Le richieste di trasporto sono rilasciate dai Consoli ed Agenti del Governo all'estero.

4. — Il numero dei rimpatrianti non può essere maggiore di 10 per ogni viaggio.

Trasporti militari.

1. — Sulle linee di navigazione dello Stato sono provvisoriamente ammesse, pei trasporti di viaggiatori, bagagli, quadrupedi, veicoli, materiali, ecc. tutte le facilitazioni (tariffe e condizioni) previste dalla Convenzione 6 dicembre 1899 fra i Ministeri della guerra e della marina e la Società di navigazione generale italiana, approvata a resa esecutoria col R. Decreto del 14 dicembre 1899.

2. — Le facilitazioni medesime sono ammesse anche pei trasporti della R. Guardia di finanza.

3. — Per l'applicazione delle facilitazioni suddette, valgono le norme contenute nell'istruzione annessa alla Convenzione medesima.

ALLEGATO

Prezzi di passaggio per viaggi di corsa semplice in base alle Concessioni speciali.

Linee	Da	A	Tariffa delle concessioni speciali eccettuata quella per gli elettori politici			Tariffa pei viaggi degli elettori politici		
	o viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
A	Civitavecchia	Golfo Aranci.	15.00	9.95	5.00	7.50	5.05	2.55
»	Civitavecchia	Terranova. .	15.70	10.50	5.35	7.85	5.25	2.65
»	Golfo Aranci.	Terranova . .	1.15	0.75	0.40	0.60	0.40	0.20
B	Golfo Aranci.	Maddalena . .	3.15	2.00	1.05	1.80	1.20	0.60
A-B	Civitavecchia	Maddalena . .	18.10	11.95	6.05	9.05	6.05	3.05
C	Napoli	Palermo . . .	20.45	13.65	6.90	10.20	6.85	3.45
D	Napoli	Messina. . . .	21.40	14.35	7.25	10.70	7.15	3.60
»	Napoli	Reggio	22.05	14.75	7.45	11.05	7.40	3.75
»	Napoli	Siracusa . . .	29.75	19.70	9.85	14.90	9.95	5.00
»	Messina. . . .	Reggio	0.80	0.55	0.25	0.40	0.25	0.15
»	Messina. . . .	Siracusa . . .	9.70	6.25	3.15	5.15	3.45	1.75
»	Reggio	Siracusa . . .	8.8[illegible]	5.70	2.85	4.80	3.20	1.65

Linee	DA (1)	A (1)	Tariffa delle concessioni speciali, eccettuata quella per gli elettori politici			Tariffa pei viaggi degli elettori politici		
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
D	Siracusa . . .	Catania	3.95	2.55	1.30	2.00	1.35	0.70
»	Siracusa . . .	Riposto	6.10	3.95	2.00	3.10	2.10	1.05
»	Catania	Riposto	2.25	1.45	0.75	1.20	0.80	0.40
»	Catania	Reggio	5.85	3.95	2.00	2.95	1.95	1.00
»	Catania	Messina . . .	6.60	4.45	2.25	3.30	2.20	1.15
»	Catania	Napoli	26.80	17.90	9.00	13.40	8.95	4.50
»	Riposto	Reggio	3.95	2.65	1.35	2.00	1.35	0.70
»	Riposto	Messina . . .	4.70	3.15	1.60	2.35	1.60	0.80
»	Riposto	Napoli	25.25	16.85	8.50	12.65	8.45	4.25

(1) In senso inverso non esiste servizio.

Visto, d'ordine di sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
E. SACCHI

Il ministro del tesoro
TEDESCO

Il ministro di agricoltura industria e commercio
RAINERI

Ordine di Servizio N. 180. (SERVIZIO VIII).

Nuova tariffa speciale N. 10 G. V. per le spedizioni di pacchi derrate alimentari a resa accelerata in destinazione di Roma Termini.

1° Col giorno 1° luglio 1911 andrà in vigore la nuova tariffa speciale N. 10 G. V. per le spedizioni di pacchi derrate alimentari a resa accelerata, costituite di un sol collo ciascuna di peso non superiore a 10 chilogrammi, in provenienza da tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato ed in destinazione di Roma Termini.

La detta tariffa viene pubblicata con la 7ª Appendice alle « Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908) e con la 13ª Appendice alle « Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia (edizione maggio 1907) », che saranno distribuite alle stazioni ed agli uffici interessati, nei modi d'uso, a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Nel richiamare le stazioni all'osservanza delle condizioni particolari della nuova tariffa, si fa presente che per l'eseguimento delle spedizioni occorre la presentazione di una speciale richiesta conforme al modello qui unito, I-100, vendibile al pubblico al prezzo di centesimi 2 per ogni esemplare. L'approvvigionamanto di tali richieste sarà fatto, in tempo utile, a tutte le stazioni dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti di Firenze. In seguito, le ulteriori forniture dovranno essere domandate dalle stazioni, direttamente ai competenti Magazzini, nei modi d'uso per gli altri stampati a pagamento.

Sono ammesse le richieste stampate a cura dei privati, purchè su carta del colore stabilito e conformi al modello prescritto: in difetto di che non saranno accettate dalle stazioni.

2° Il nuovo documento di trasporto si compone di quattro parti, e cioè:

scheda d'assegno, con a tergo il relativo avviso d'incasso e quietanza;

---

nota di spedizione propriamente detta;
bollettino di consegna;
ricevuta di spedizione.

Dal documento stesso risulta quali sono le parti da compilarsi dagli speditori e quali quelle riservate alle stazioni.

3° Nei casi di spedizioni gravate di assegno, lo speditore deve compilare anche il primo tagliando, a sinistra, del modulo I-100, tagliando che, debitamente completato nella parte riservata alla stazione, tiene luogo della ordinaria scheda di assegno modulo I-449 la quale, di conseguenza, non deve essere emessa.

Il tagliando in parola dovrà lasciarsi unito alla nota di spedizione fino a destino. La ricevuta di spedizione, sulla quale deve essere anche indicato l'importo dell'assegno, serve altresì come scontrino di riconoscimento e dovrà essere, a suo tempo, presentata dallo speditore alla stazione per poter incassare lo assegno stesso. Sulla ricevuta e sul registro delle spedizioni le stazioni indicheranno nella sede opportuna, la data dell'effettuato pagamento.

Quando lo speditore, secondo la facoltà concessa dall'articolo 8 della nuova tariffa, richiedesse il rimborso dell'assegno a mezzo vaglia postale, la stazione mittente dovrà accertare che analoga dichiarazione sia fatta risultare sui diversi tagliandi del documento di trasporto, e ne prenderà nota, per memoria, sul registro delle spedizioni; in tali casi non avrà alcun'altra operazione da eseguire, perchè la cartolina-vaglia verrà emessa dalla stazione di Roma Termini direttamente a favore del mittente. Allorchè lo speditore volesse gravare di assegno od aumentare l'importo di quello già gravato su di una spedizione in corso di trasporto, la stazione di partenza, previa le formalità d'uso, dovrà emettere una scheda d'assegno ordinaria mod. I-449, ma in tal caso non è più ammesso il rimborso a mezzo vaglia postale.

4°. Ai pacchi in parola le stazioni mittenti devono applicare l'etichetta mod. H-178 (color verde) appositamente istituita affinchè siano facilmente distinti dagli altri colli.

È stato pure istituito apposito foglio di accompagnamento mod. H-177 (color verde) che dovrà essere usato dalle stazioni che riceveranno in proposito istruzioni dalla Divisione o Sezione

del Movimento e Traffico da cui direttamente dipendono. Le stazioni alle quali verrà prescritto l'uso di tale foglio speciale dovranno inscrivere i pacchi nel libro di consegna mod. H-70 separatamente dagli altri trasporti, e ciò per facilitare le ricerche in caso di bisogno.

Tutte le altre stazioni registreranno i pacchi nei libretti di consegna e nei fogli di accompagnamento stabiliti per gli altri trasporti a grande velocità.

I trasporti sono da scritturarsi secondo l'ordine di consegna dei pacchi sul registro ordinario delle spedizioni modulo I-401 del servizio interno e sui relativi riassunti modulo I-415 insieme con le altre spedizioni a grande velocità. I trasporti provenienti dalla Sicilia saranno inscritti sul registro modulo I-401 del servizio cumulativo italiano e sui riassunti modulo I-417 del servizio stesso: essi dovranno essere sempre avviati a destino per la via di Messina-Villa S. Giovanni, non essendo ammesso l'inoltro di tali spedizioni per la via mista ferroviaria marittima.

Sui registri delle spedizioni le stazioni dovranno indicare, di contro a tali trasporti, il numero della tariffa 10 G. V. per poterlo riportare sui relativi riassunti per norma del Controllo Prodotti.

5° Per quanto riguarda i rapporti tra l'Amministrazione ferroviaria ed il pubblico, la consegna e riconsegna delle spedizioni tra le stazioni ed il personale dei convogli, l'inoltro, l'istradamento, le avarie, le anormalità, le giacenze, i rifiuti, i reclami per indennizzo ecc., valgono le disposizioni vigenti per gli altri trasporti a grande velocità in quanto non siano modificate dalle speciali condizioni stabilite per la nuova tariffa N. 10.

6° I treni coi quali, secondo l'orario attualmente in vigore, dovranno esclusivamente arrivare a Roma i pacchi, sono i seguenti:

5 Modane-Torino-Genova-Pisa-Roma.
25-27 Milano-Bologna-Firenze-Roma.
607 Ancona-Orte-Roma.
102 Napoli-Roma.
611 Castellammare Adriatico-Sulmona-Roma.

104-106 $\frac{\text{Palermo}}{\text{Reggio C.}}$ Napoli-Roma.

601 Ancona-Orte-Roma.

31 Milano-Bologna-Firenze-Roma.

Sui treni stessi, nelle stazioni di diramazione, dovranno pertanto essere trasbordati i pacchi in provenienza da stazioni di altre linee che li inoltreranno coi treni in immediata coincidenza.

7° I pacchi in arrivo a Roma con i treni 5, 27, 607 e 102 verranno consegnati ai destinatari fra le ore 9 e le 11, e quelli in arrivo coi treni 611, 106, 601 e 31 fra le 16 e le 18.

8° Le indicazioni di cui ai punti 6 e 7 figureranno, in seguito, nella seconda parte dell'*Orario a fascicolo* per il pubblico.

Si fa viva raccomandazione alle stazioni dalle quali si effettuano frequentemente spedizioni di derrate alimentari in piccoli colli, di informare tosto gli speditori dell'attivazione di questa nuova tariffa speciale, fornendo ad essi tutti gli schiarimenti che venissero richiesti.

Si interessano inoltre le stazioni ad esporre appositi avvisi manoscritti indicanti, per quanto riguarda ciascuna di esse, i treni stabiliti per l'inoltro dei trasporti di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 181. (Servizio VII e XI).

Protezione dell'allacciamento della Cava Caina al km 56+489 della linea Foligno-Terontola.

Dalle ore 12 del giorno 30 giugno 1911 a protezione dell'allacciamento della Cava Caina al km. 56+489 della linea Foligno-Terontola, fra le stazioni di Ellera e di Magione, saranno attivati due segnali a disco girevole di II categoria situati en-

trambi a destra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza dalla punta del deviatoio di m. 769 quello verso Ellera e di m. 796 quello verso Magione.

Essi sono collegati coi deviatoi del raccordo per mezzo di serratura di sicurezza.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 del Compartimento di Ancona.

Ordine di Servizio N. 182. (SERVIZIO I e VIII).

Biglietti speciali d'abbonamento per impiegati ferroviari e famiglie.

(In sostituzione degli Ordini di Servizio N. 5-1905 e 61-1907)

In dipendenza delle disposizioni contenute nell'art. 14 della legge 13 aprile 1911, N. 310, devono applicarsi, a partire dal 1° giugno 1911, per i biglietti speciali d'abbonamento in favore degli impiegati ferroviari e famiglie, i prezzi indicati nell'allegata tariffa.

La concessione degli abbonamenti di cui trattasi essendo subordinata alla possibilità, per ciascun impiegato che intenda fruirne, di attendere regolarmente alle proprie attribuzioni, si dispone, per il personale di questa amministrazione, che le richieste dei biglietti di cui trattasi sieno rivolte, per via gerarchica, ai signori capi servizio e capi divisione dei Compartimenti, ai quali è deferita la decisione sulle medesime.

Qualora in base alle circostanze che in ogni singolo caso si verificano in relazione alla località, all'orario dei treni ed alle funzioni dell'impiegato richiedente, avesse a risultare che l'accoglimento della domanda è inconciliabile con le esigenze del servizio, essa sarà senz'altro respinta.

La tariffa stessa valevole solamente per le linee della Rete dello Stato, non è applicabile sul tratto Cerignola stazione-Cerignola città.

I biglietti d'abbonamento di cui trattasi vengono rilasciati:

a) dal servizio centrale VIII per il personale di tutti i servizi centrali della direzione generale che hanno sede in Roma

compresi gli uffici distaccati dei servizi stessi, e per quello governativo di ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata;

b) dai servizi centrali X e XI (1) per il personale addetto rispettivamente ai servizi stessi;

c) dalle divisioni compartimentali, per il personale delle circoscrizioni alla rispettiva loro dipendenza;

d) dai controlli prodotti di Firenze e Torino, e dalle officine principali di Torino, Verona e Firenze per il proprio personale.

E' ammesso che, per quanto riguarda il personale di questa amministrazione, i biglietti d'abbonamento possano anche essere pagati a rate mensili; ma siccome in tali casi il relativo prezzo dev'essere, senz'altro, assunto a debito della gestione interessata, così la somma dovuta sarà considerata e trattata come un'anticipazione concessa all'agente, seguendo all'uopo le modalità stabilite. Per conseguenza il servizio, la divisione compartimentale o l'officina principale cui appartiene l'agente che ha fatto richiesta del biglietto, emetterà, pel relativo importo, il mandato modulo ***B*** 99*c* e lo invierà alla stazione incaricata della consegna del biglietto al titolare, il quale lo ritirerà quitanzando contemporaneamente il mandato. La stazione poi si addebiterà nella contabilità dei viaggiatori del costo del biglietto, e se ne pareggerà versando alla cassa il mandato come denaro.

Il diritto fisso di L. 1.00 per biglietto deve essere preventivamente versato alla stazione nella quale l'impiegato intende ritirare l'abbonamento.

La stazione medesima ne rilascierà ricevuta sul mod. ***I***-304 che sarà da allegarsi alla domanda del biglietto di cui è cenno al punto 4 delle condizioni per l'applicazione della tariffa.

Il detto diritto fisso è dovuto all'Amministrazione anche nel caso in cui l'agente, dopo di aver chiesto e fatto emettere il biglietto, non lo ritiri e rinunci all'abbonamento.

Trascorsi 10 giorni dalla decorrenza della validità del biglietto senza che l'interessato si sia presentato a ritirarlo, la stazione lo invierà con apposito rapporto al controllo prodotti di Firenze.

---

(1) Per quest'ultimo con decorrenza da stabilirsi col servizio medesimo.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 182-1911.

TARIFFA e condizioni degli abbonamenti a prezzo ridotto per gli Agenti Ferroviari e le rispettive famiglie.

TARIFFA

La tariffa è stabilita per mese. I biglietti si rilasciano colla validità per uno o più mesi fino a 12.

PREZZO PER OGNI MESE			
Zone di distanza	1ª classe Lire	2ª classe Lire	3ª classe Lire
Fino a km. 10	7.00	4.00	3.00
da km. 11 fino a 20 . . .	10.00	7.00	4.00
» » 21 a 30	13.00	9.00	5.00
» » 31 a 40	15.00	11.00	7.00
» » 41 a 50	17.00	12.00	8.00
» » 51 a 60	20.00	13.00	9.00

I prezzi di cui sopra hanno l'aumento stabilito dal comma *c*) dell'art. 14 della Legge 13 Aprile 1911 N. 310, e comprendono l'imposta erariale del 16% vigente sui trasporti a grande velocità, nonchè la tassa di bollo dell'1.50%.

In aggiunta ai prezzi stessi è dovuto il diritto fisso di L. 1.00 per ogni biglietto.

CONDIZIONI.

I. — Potranno fruire dei biglietti di abbonamento ai prezzi ridotti della presente tariffa:

gli agenti delle ferrovie dello Stato (compresi gli avventizi in servizio continuativo e quelli assunti per la costruzione di nuove linee o di altri lavori);

il personale sanitario ausiliare delle ferrovie dello Stato;

il personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata;

le persone di famiglia degli agenti di cui sopra *che siano riconosciute conviventi ed a carico* degli agenti medesimi e fruiscano delle concessioni di biglietti gratuiti per un solo viaggio, a sensi dello apposito regolamento, approvato col R. decreto 21 luglio 1910, n. 628.

II. — I biglietti di abbonamento possono essere concessi nei casi seguenti:

a) agli agenti, per recarsi dalla sede del rispettivo ufficio alla località nella quale — *previa autorizzazione superiore* — abbiano preso stabile dimora.

La concessione del biglietto d'abbonamento potrà essere accordata, pel medesimo percorso, in favore delle persone di famiglia, *semprechè però di analogo biglietto sia munito anche l'agente.*

b) agli agenti e loro famiglie, quando debbano esperire cure balneari o climatiche, o di altra natura, limitatamente però al periodo di tali cure;

c) agli agenti che nella stagione estiva abbiano trasferita la famiglia in campagna, considerandosi la concessione che essi chiedessero in questi casi come dipendente dalla cura climatica o balneare della famiglia;

d) alle persone di famiglia che abbiano bisogno di viaggiare frequentemente per motivi di istruzione, quando non sia possibile di accordar loro un biglietto serie *Ao*, e semprechè, se si tratti di istruzione professionale o manuale, dette persone non percepiscano compenso superiore a L. 1.25 al giorno;

e) agli agenti che, coltivando studi speciali (come lingue, musica, canto, ecc.) si recano presso insegnanti privati o appositi istituti che non esistano nella residenza amministrativa, nè comunque nella località in cui hanno la dimora fissa;

f) ai congiunti, per recarsi a visitare l'agente o altri congiunti normalmente con lui conviventi ed a suo carico, e che, per

speciali circostanze, siano degenti per malattia in località diversa dall'abituale loro dimora. Analoga concessione può essere ammessa in favore degli agenti;

g) agli agenti che per comprovate ragioni di servizio non possono prendere stabile dimora fuori della sede del rispettivo ufficio ed abbiano dovuto trasferire in altra località la propria famiglia;

h) ai medici di riparto ed alle loro famiglie (quantunque non si tratti di personale di ruolo) che chiedano l'abbonamento per cura climatica o balneare, ovvero per motivi d'istruzione.

Nei casi di cui alle lettere *b*) e *d*) i biglietti di abbonamento potranno essere concessi anche se la stazione di partenza o di arrivo o ambedue non siano la residenza dell'agente. In tali casi non occorre per le persone di famiglia la condizione della « *convivenza con l'agente* essendo sufficiente che dette persone siano à suo carico.

Per le cure balneari o climatiche, di cui alle lettere *b* e *c*, e nel periodo *dal 16 giugno al 31 ottobre*, è ammesso il rilascio di biglietti d'abbonamento per *15 giorni*, verso pagamento del prezzo di un abbonamento mensile ridotto del 40 %; nonchè il rilascio di biglietti d'abbonamento collettivi valevoli per più persone di una stessa famiglia (tanto per 15 giorni come per uno o più mesi), col pagamento del prezzo normale per la prima persona, e di quello ridotto del 40 per cento per le altre.

III. — Per ottenere i biglietti d'abbonamento, l'agente deve farne motivata domanda, dimostrando, in relazione al punto V, i treni utili per recarsi alla sede del proprio ufficio e per ritornarne al termine dell'orario di servizio. *La concessione potrà essere rifiutata, quando vi ostino speciali ragioni di servizio.*

IV. — Salvo che in casi particolarmente giustificati, non si ammettono interruzioni fra la scadenza dei biglietti e la loro rinnovazione, e quindi la validità di un biglietto rinnovato decorre dal giorno successivo alla scadenza del precedente.

V. — Nessuna modificazione dell'orario normale o del turno di servizio dell'agente sarà consentita per ragione dell'orario dei treni sul percorso dell'abbonamento. Così pure la ritardata entrata in servizio non si terrà giustificata in dipendenza dell'abbonamento salvo che consegua da ritardo di un treno di orario conciliabile, con quello di servizio dell'agente.

VI. — I biglietti di abbonamento possono essere rilasciati per una classe inferiore a quella spettante a sensi del § 6 delle sopracitate norme d'applicazione del regolamento sui biglietti, ma non per una classe superiore.

Sulle linee però sulle quali tutti i treni non portano che vet-

ture di 1ª e 3ª classe non potranno rilasciarsi biglietti di abbonamento di 2ª, salvo che il percorso del biglietto comprenda altre linee servite da treni portanti anche vetture di 2ª classe, nel qual caso la concessione potrà essere ammessa per la 2ª sull'intero percorso, con facoltà al portatore di viaggiare in 1ª classe sulla tratta nella quale non esistono treni con vetture di 2ª.

VII. — Per questi biglietti non è richiesto deposito cauzionale, ma è fatto ugualmente obbligo agli abbonati di restituire i biglietti alla stazione dalla quale li hanno ricevuti, non più tardi del giorno successivo a quello della scadenza.

VIII. — I biglietti sono valevoli per tutti i treni ordinari viaggiatori, esclusi i direttissimi, che hanno vetture della classe rispettiva, sempre che non ostino le condizioni di percorrenza od altre stabilite dall'orario ufficiale per l'uso di determinati treni da parte degli abbonati ordinari. L'amministrazione può inoltre escludere per questi soli abbonamenti l'uso di altri treni.

IX. — I biglietti non dànno diritto a fermata nelle stazioni intermedie del percorso.

X. — Nel caso di due linee concorrenti le cui distanze siano comprese nella stessa zona per la quale fu tassato il biglietto, è ammesso che l'abbonato si valga tanto dell'una come dell'altra linea.

XI. — Lo smarrimento dei biglietti deve tosto essere denunciato, a sgravio di ogni conseguente responsabilità per l'indebito uso che altri potrebbe farne.

In caso di smarrimento non si ammettono abbuoni e neppure la sostituzione del biglietto, se il tempo mancante alla sua scadenza non è maggiore di un mese. Dei biglietti la cui restante validità supera un mese, sarà accordato il rilascio di duplicato verso pagamento del solo diritto fisso.

XII. — Qualora in causa di trasloco, malattia, od altre eventualità specialmente giustificate, l'uso dell'abbonamento restasse impedito per più di un mese, l'amministrazione accorderà il rimborso della quota di prezzo relativa ai mesi interi mancanti alla scadenza del biglietto.

XIII. — Tutte le norme e condizioni degli abbonamenti ordinari sono estese, in quanto non contrastino con quelle di cui sopra, agli abbonamenti rilasciati in base alla presente tariffa.

Di ogni abuso ed inosservanza delle prescrizioni per l'uso dei biglietti anche da parte delle persone di famiglia, l'agente dovrà rispondere anche disciplinarmente, se del caso, in relazione al regolamento sul personale.

I biglietti scaduti di validità, e restituiti dagli abbonati giusta il punto 9 delle condizioni d'applicazione della tariffa, dovranno, dalle stazioni, essere pure inviati al controllo prodotti di Firenze.

Per gli agenti che trasferiscono la loro stabile dimora fuori della residenza normale d'ufficio, valendosi per i loro viaggi di biglietto speciale d'abbonamento, è ammesso — a sensi del paragrafo 65 delle norme d'applicazione del regolamento sui biglietti, di cui all'ordine di servizio n. 89-1911 — il trasporto gratuito della rispettiva mobilia *e limitatamente al solo percorso di andata* dalla stazione di residenza a quella della località, o ad essa prossima, scelta per dimorare.

Il presente ordine di servizio annulla e sostituisce quelli N. 5-1905 e 61-1907.

Ordine di Servizio N. 183. (Servizio VIII).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 154-1911).

Col giorno 26 giugno 1911, le stazioni di Corneto e Cornigliano saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, il nome delle stazioni medesime deve aggiungersi nell'allegato A all'Ordine di Servizio N. 186-1910, e, nell'allegato 5 alla parte II delle Condizioni e Tariffe del servizio stesso, devono farsi le seguenti aggiunte:

Corneto G. P.	Civitavecchia	20	Livorno M.	235
	Livorno S. M. (1)	233		
Cornigliano G.	Civitavecchia	422	—	—
	Genova (1)	11		

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 184. (SERVIZIO VII).

Servizio merci a Roma Tuscolana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1910).

Essendo stati attivati all'esercizio i binari di raccordo dellla Società Romana Solfati e della Ditta Origoni e C. a Roma Tuscolana, la nota 15 in calce alla pagina 80 del « Prontuario Generale delle distanze chilemetriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » dovrà essere sostituita dalla seguente:

« Esclusa dai trasporti, in servizio interno o cumulativo « italiano, in arrivo, provenienti dalle stazioni del tratto Roma « S. Lorenzo-Portonaccio-Orte ed oltre Orte, fatta eccezione « pei trasporti a carro completo indirizzati alla « Fabbrica Na-« zionale Prodotti Chimici », « alla Società Romana Solfati » « ed alla Ditta Origoni e C. », aventi stabilimento raccordato ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 185. (SERVIZIO VIII).

Trasporti di generi di privativa per conto del Ministero delle Finanze.

(Vedi Ordine di Servizio N°. 137-1910).

A parziale modificazione delle disposizioni contenute nel punto 7 dell'Ordine di Servizio N. 137-1910, si prescrive che le annotazioni indicanti i motivi speciali che hanno occasionato la sosta dei vagoni sale dovranno d'ora innanzi esporsi, anzichè sul modulo I-445, su di un foglio a parte, da allegarsi al modulo stesso e portante il bollo ad umido della stazione e l'indicazione dei numeri delle spedizioni cui le annotazioni si riferiscono.

Conseguentemente il penultimo capoverso di detto punto 7 deve essere modificato come in appresso:

« Nei casi di soste dovute a cause che non siano un sem-
« plice ritardo nello scarico e nel ritiro, si dovranno esporre
« su foglio a parte, da unirsi al mod. I-445 e portante il bollo
« ad umido della stazione, i motivi speciali che le causarono,
« indicando i numeri delle spedizioni cui si riferiscono ».

Nell'occassione avvertesi che l'ultimo capoverso del ripetuto punto 7 è da modificarsi come segue:

« Detto elenco sarà da inviarsi al controllo Prodotti di
« Torino ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 49. (Servizio VIII).

Controlleria dei biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

Riconosciutasi la necessità che anche i biglietti di abbonamento di qualsiasi specie, vengano sottoposti ad una foratura di controlleria al momento in cui l'abbonato inizia il *primo* viaggio, si prescrive che, dal ricevimento della presente, gli agenti addetti alle sale pratichino tale foratura nell'angolo destro superiore della prima pagina e che la foratura stessa venga praticata dal personale di controlleria ai treni qualora non risultasse eseguita.

In occasione di ristampa dei biglietti di cui si tratta verrà provveduto perchè sul frontespizio sia predisposta apposita casella per il foro di controlleria.

Si raccomanda a tutti gli agenti interessati la scrupolosa osservanza di siffatta disposizione.

Per effetto di quanto sopra all'art. 13 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi (edizione 1° luglio 1909) fra gli ultimi due capoversi

della pagina 45, dovrà inserirsi la seguente aggiunta, con richiamo a piè di pagina:

« I biglietti di abbonamento, di qualsiasi specie, dovranno essere forati all'inizio del primo viaggio sul margine superiore destro nella casella all'uopo predispostavi (1).

Di regola la foratura deve essere praticata dagli agenti addetti alle sale; sarà però da farsi dagli agenti adibiti alla controlleria dei treni quando resulti che non vi provvidero gli agenti addetti alle sale »

(1) Fino a quando in occasione di ristampa non figurerà la casella apposita per la foratura, questa dovrà essere egualmente praticata sul margine superiore destro.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 50. (Servizio VIII).

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Castagnole Lanze, Montegrosso, Pescina e Serravalle Scrivia.

(Vedi Circolari N. 22-1907, 41-1909, 122-1908, 52-1910).

A datare dal 30 giugno 1911 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio:

— fra la stazione di Castagnole Lanze e le località di Castagnole Lanze e di S. Bartolomeo Lanze;

— fra la stazione di Montegrosso e le località di Montegrosso, Belveglio, Mombercelli e Vinchio;

— fra la stazione di Pescina e le località di Pescina, S. Benedetto, Venere, Gioia dei Marsi, Ortucchio, e Lecce dei Marsi;

— fra la stazione di Serravalle Scrivia ed i comuni di Serravalle Scrivia e di Gavi.

Aggiunte e modificazioni
al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Nelle pagine 12, 19, 20, 22, 24 e 32 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Avellino	0.15	—	0.30	0.15	0.60	0.90	0.50	0.50	1.00	0.22	0.50	
(*) Avezzano . . .	0.10	—	0.30	0.10	0.30	0.50	0.15	0.30	0.50	0.20	0.25	
(*) Giarre Riposto . .	0.15	—	0.10	0.15	0.35	0.55	0.30	0.30	0.50	0.25	0.25	
(*) Licata stazione . .	0.15	—	0.15	0.20	0.35	0.70	0.30	0.35	0.60	0.25	0.30	
(*) Livorno Centrale .	—	0.20	0.30	0.20	0.80	1.00	0.55	—	—	—	—	

Id. S. Marco.	—	0.20	0.30	0.20	0.80	1.00	0.55	—	—	—	—	Veggasi la nota (3) in calce
Id. Marittima e Torretta	—	—	—	—	—	—	—	0.40	1.00	0.20	0.30	
(*) Napoli (5)	—	0.25	0.25	0.15	1.30	1.50	0.55	0.70	1.40	0.30	0.50	
(*) Parma	—	0.25 (4)	0.30	0.20	0.50	1.00	0.35	0.50	1.00	0.30	0.35	
Pegli	—	0.20	0.25	0.25	0.30	0.50	0.30	0.30	0.50	0.30	0.30	
Id. per Multedo, Varenna e Villini	—	0.20	0.40	0.25	0.50	0.90	0.30	0.50	0.90	0.50	0.50	
(*) Verolanuova	0.15	—	0.30	0.15	0.40	0.65	0.25	0.30	0.55	0.20	0.20	

— a pag. 20 aggiungere la seguente nota (3):

(3) Mediante i prezzi stabiliti nella tariffa i colli di numerario, preziosi e di merci (compresa la mobilia) non oltrepassanti il peso di Kg. 150 ciascuno, salve le speciali condizioni di cui in appresso por le botti, i barili, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, sono presi o consegnati ai piani di abitazione, e nei locali sotterranei, semprechè siavi sufficiente comodo di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici.

I colli indivisibili pesanti oltre Kg. 150 non sono presi o consegnati ai piani superiori od ai locali sotterranei, a meno che le parti si sottopongano al pagamento della metà in più dei prezzi alla tariffa e ferma la condizione del sufficiente comodo di accesso ai locali.

Le botti o barili contenenti liquidi, del peso fino a 70 Kg. ciascuno, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, del peso fino a 40 Kg. ciascuna da prendersi o consegnarsi ai detti piani o locali, sono tassati in base ai prezzi indicati nella tariffa. Per quelli, invece, di peso superiore e non eccedente i Kg. 150, tali prezzi vengono raddoppiati.

— in calce alla pag. 22 aggiungere la seguente nota (5):

(5) Per i colli indivisibili del peso superiore a Kg. 150, la presa e la consegna si effettua soltanto al pianterreno.

— in calce alla pag. 24 aggiungere la seguente nota (4):

(4) Si esige la provvigione di L. 0.10 per le operazioni di dazio consumo.

In conseguenza con la data stessa verranno chiuse le Agenzie di Città di Pescina e di Gavi.

Pertanto alle pagine 15, 21, 24, e 28 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio-edizione 1907 - dovranno essere cancellati i nomi ed i prezzi relativi alle nominate stazioni e nel Prontuario delle distanze chilometriche, edizione 1908, dovranno pure essere depennate le seguenti indicazioni:

— alla colonna 14 della pagina 27 di fianco al nome di Castagnole Lanze l' indicazione G. P. (7) ed a piedi della pagina la relativa nota (7);

— alla colonna 14 della pagina 59 l' indicazione G. P. (8) di fianco al nome della stazione di Montegrosso ed a piedi della pagina la relativa nota (8);

— alla colonna 14 della pag. 69, di fianco al nome di Pescina, l' indicazione G. P. (7) ed a piedi della pagina, la relativa nota (7);

— alla colonna 14 della pag. 92, di fianco al nome di Serravalle Scrivia, l' indicazione G. P. (7) ed a piedi della pagina la relativa nota (7).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 51. (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio nelle stazioni di Livorno e soppressione del servizio relativo per le località di Ardenza ed Antignano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1910)

A datare dal 1° luglio 1911 gli attuali prezzi per i trasporti a domicilio nelle stazioni di Livorno verranno sostituiti da quelli risultanti dall'allegato prospetto.

In seguito poi all'apertura della linea Livorno Vada, di cui fanno parte le stazioni di Ardenza ed Antignano, viene soppresso il servizio dei trasporti a domicilio che nella sta-

gione balneare si effettuava dalle stazioni di Livorno alle dette due località e località intermedie.

In conseguenza sul Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio dovranno essere praticate le seguenti variazioni:

— A pagina 20 sostituire i nomi delle stazioni di Livorno ed i prezzi, con quelli segnati nel citato prospetto:

— Cancellare alla pagina stessa la indicazione relativa al servizio dei trasporti dalle stazioni di Livorno per l'Ardenza e l'Antignano;

— Cancellare a pag. 37 il prospetto relativo alla tariffa trasporti a domicilio per le dette località.

Inoltre alla colonna 14 della pagina 50 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, devesi aggiungere la lettera G di fianco al nome della stazione di Livorno Centrale e cancellare il richiamo (7) alla colonna stessa di fianco al nome delle stazioni di Livorno Marittima, Livorno S. Marco e Livorno Torretta. In calce alla pagine medesima si dovrà infine depennare la nota (7).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 52. (Servizio VIII).

Modificazione dei prezzi per i trasporti a domicilio nelle stazioni di Avellino, Napoli, Parma, Pegli e Verolanova.

A datare dal 1° luglio 1911 gli attuali prezzi per i trasporti a domicilio nelle stazioni di Avellino, Napoli, Parma, Pegli e Verolanuova, verranno sostituiti da quelli indicati nel prospetto allegato.

Analoghe modificazioni dovranno, pertanto, essere praticate di fianco al nome delle stazioni stesse, rispettivamente alle pagine 12, 22, 24 e 32 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 53. (SERVIZIO VIII).

Apertura delle Agenzie di città di Avezzano, Giarre-Riposto e Licata stazione.

Col giorno 1° luglio 1911 verrà istituito il servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Avezzano, Giarre-Riposto e Licata stazione ai prezzi indicati nell'allegato prospetto e verranno rispettivamente istituite le Agenzie di città nei comuni di Avezzano, Giarre e Licata.

In conseguenza i nomi delle dette stazioni ed i prezzi relativi pel servizio dei trasporti a domicilio dovranno essere inseriti rispettivamente nelle pagine 12, 19, 20 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Similmente dovrà essere aggiunta l'indicazione G. P. alla colonna 14 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fianco al nome delle nominate stazioni, rispettivameute alle pagini 14, 44, 49.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 10.ᵛ (Servizio VIII).

Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al 30 giugno 1911.

In relazione all'ultimo punto dell'art. 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », di cui l'Ordine di Servizio N. 160-1909, si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che nel prossimo luglio dovranno essere compilati separati riassunti arrivi suppletori per i trasporti in servizio interno, comulativo italiano ed internazionale, che giungeranno dopo il 30 giugno 1911, con data di spedizione anteriore al luglio stesso.

S'intende che, pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, la data di spedizione sarà quella risultante dal timbro del transito interno o di confine.

Le agenzie doganali di confine, in ordine all'ultimo punto dell'art. 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie », dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia, aventi data di spedizione o di transito anteriore al 1° luglio 1911, separati elenchi suppletori (mod. I-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda vivamente la scrupolosa osservanza delle disposizioni suindicate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE.

Azioni dipendenti dal contratto di trasporto – Decorso della prescrizione – Sua interruzione.

La presentazione del reclamo in via amministrativa implica rinuncia al diritto d'eccepire ulteriormente il mancato inizio della prescrizione per l'omissione dell'avviso della giacenza della merce spedita.

L'interruzione della prescrizione delle azioni contro la ferrovia, mediante il reclamo in via amministrativa, si prolunga per tutto il termine durante il quale l'azione non può essere promossa a mente dell'art. 10 *legge* 12 *giugno* 1906-45 *legge* 7 *luglio* 1907, *e non altre.*

CASSAZIONE DI ROMA. — Udienza del 12 dicembre 1910; DE-ALOYSIOFF di P. Est., - ANDREUCCI P. M. (concl. conf.) - DI-NICOLANTONIO contro FERROVIE DELLO STATO.

IN FATTO

Francesco Nicolantonio, il 4 ottobre 1906, spedì per la ferrovia da Torre dei Passeri a Carlo Ferraris di Monza un carro di uva fresca, che giunse a destinazione il giorno 13 dello stesso mese.

Il Ferraris svincolò la merce, con riserve e richiesta di perizia. E poichè il perito dovevasi far giungere da Milano, ed il 15 non era ancora arrivato egli visto pure, com'è detto nel suo libello, che a causa delle manovre cui il carro doveva essere sottoposto, l'uva sarebbe andata vieppiù deperendo e soggetta a calo, rifiutò formalmente la merce, e gli fu fatto rimborso delle tasse di porto da lui pagate.

Allora il mittente, che per effetto del rifiuto del destinatario, era tornato in diritto di disporre della spedizione, interpose *reclamo* amministrativo al Capo stazione di Torre dei Passeri; nel quale *reclamo*, dopo le premesse di fatto dianzi accennate, diceva di volere agire in luogo del destinatario che aveva abbandonata la merce, e chiedeva, nella qualità di mittente, il pagamento del prezzo della stessa, e la rivalsa dei danni.

A tale reclamo faceva poi seguire due solleciti in data 31 gennaio e 31 maggio 1907, inviati alla Direzione Compartimentale Ferroviaria di Milano, ed essendogli da questa stato risposto che la pratica era stata trasmessa, per ragione di competenza, alla Sezione di Movimento e Traffico di Ancona, egli diresse a tale Ufficio altri due solleciti il 14 giugno ed il 13 agosto 1907 ma non ebbe risposta. Finalmente il 3 ottobre 1907 egli adì l'autorità giudiziaria citando l'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato in persona del Capo stazione pro-tempora di Torre dei Passeri, davanti il Tribunale di Teramo, e chiedendone la condanna alla rifazione dei danni in lire 2775,38 oltre gli interessi dal 4 ottobre 1906 (data della spedizione) ed il rimborso delle spese.

Dalla Ferrovia si eccepì in linea principale che l'azione era ormai da lungo tempo colpita dalla prescrizione di *sei mesi* stabilita dall'art. 146 della legge 27 aprile 1885 approvante le tariffe e convenzioni ferroviarie.

Il Tribunale con sentenza 26-31 dicembre 1907 respinse codesta eccezione, osservando che non essendo avvenuta la riconsegna della merce, ed avendo l'Amministrazione affermato che era stata venduta, dovevasi dare al mittente *avviso* della eseguita vendita giusta l'art. 112 delle cennate tariffe, il che non era stato provato; cosicchè, cominciando dal dì dell' *avviso* a decorrere la prescrizione *biennale* di cui nell' anzidetto articolo, non potevasi questa opporre. Dichiarò poi non trovarsi luogo allo stato degli atti a provvedere alla domanda dell' attore e riservò i provvedimenti sul merito e sulle spese.

Sopra appello dell'Amministrazione la Corte di Aquila con la denunciata sentenza 17-31 dicembre 1909, revocando la sentenza surriferita pronunziata dei primi giudici, dichiarò prescritta la azione d' indennizzo proposta dal Di-Nicoiantonio e lo condannò alle spese del doppio giudizio.

Il ragionamento del magistrato di appello si riassume in queste considerazioni:

« Il citato art. 146 della legge del 1885, riportato testual-
« mente il 926 del Codice di commercio, aggiunge, nei rapporti del-
« l'Amministrazione che *interrompeva* il corso della prescrizione la
« prima domanda che l' interessato presentò in via amministrativa,
« in doppio originale, al Capo stazione del luogo di partenza o di
« arrivo della merce; e lo art. 10 della legge 12 luglio 1906 por-
« tante *provvedimenti per l' esercizio* di Stato impone che non può
« essere promossa azione giudiziaria prima che l' interessato abbia

« presentato reclamo in via amministrativa, e sieno trascorsi *qua-*
« *ranta giorni* dal medesimo; di guisa che, tenuta presente la data
« del reclamo, 26 novembre 1906, e quella della citazione 3 otto-
« bre 1907, defalcati i 49 giorni, durante i quali era vietato al
« Di-Nicolantonio di ricorrere all'autorità giudiziaria, non può non
« concludersi che prescritta sia l'azione di risarcimento da costui
« intentata ».

Il Di-Nicolantonio è ricorso in cassazione per 3 mezzi con i quali deduce: 1° la violazione degli art. 926 del Codice di commercio, 146 e 112 delle tariffe e condizioni allegato *D* della legge 27 aprile 1885; 2° nuova violazione del cennato art. 146 e violazione dell'art. 10 della legge 12 luglio 1906; 3° violazione degli art. 2125 e 1223 del Codice Civile.

DIRITTO

destituito di ogni fondamento è l'interposto ricorso.

Al 1° mezzo, con cui si riproduce la ragione del Tribunale, della mancanza dell'*avviso* prescritto dall'art. 112, la sentenza risponde prima con una considerazione di ordine morale, affatto accessoria, quella della presunzione che un pubblico istituto per sua natura disinteressato adempia gli obblighi impostigli dalla legge. Ma aggiunge poi altra considerazione decisiva e perentoria, quella cioè della implicita *rinuncia*, che, con l'interporre il *reclamo* amministrativo (che interrompeva il corso della prescrizione, cancellando quanto in precedenza era avvenuto e sarebbesi dovuto praticare) il Di-Nicolantonio avrebbe fatta di qualunque diritto potesse in suo favore derivare dal mancato avviso. La quale seconda considerazione, correttissima in linea di diritto è, nei suoi elementi di fatto, inaccessibile al sindacato del Supremo Collegio.

Neppur regge il 2° mezzo con cui il ricorrente si duole che la sentenza non abbia attribuito valore oltre che interruttivo, anche sospensivo al reclamo contemplato dall'art. 146 della legge del 1885, massime dopo la pubblicazione dell'art. 10 della legge 12 giugno 1906. La Corte di merito giustamente ha rilevato che codesto art. 10 nulla ha innovato, e ha rispettato in tutto il suo tenore l'art. 146. Si è permesso soltanto di eseguire che prima di ricorrere alle vie giudiziarie, l'interessato debba sperimentare le amministrative con regolare reclamo, ed attendere 40 giorni dalla data di esso, decorsi i quali senza utile risultato la prescrizioae riprende suo corso, a mente dell'art. 146. In sostanza non si è fatto altro

che prolungare di 40 giorni il termine di *sei mesi,* cosa che se giova all'amministrazione mettendola in grado di evitare sorprese e sperpero di spese, non è certo di nocumento all'interessato.

« Non l'autorizza però a sostenere che sia stato ammesso effetto « sospensivo. La chiara dizione dell'articolo non consente che una « sola interpretazione: seguito il reclamo, non più facoltativo, ma « obbligatorio, il termine della prescrizione rimane sospesa per i « primi quaranta giorni; il 41° riprende il suo corso, e quindi ritorna « ad imperare l'art. 146. Cosicchè per Di-Nicolantonio il termine « ricominciava a decorrere il 6 dicembre 1906, e compivasi il « 6 luglio 1907; il dì seguente erasi già la prescrizione verificata ».

Ora codesto ragionamento, suffragato ormai dalla quasi unanimità della dottrina e della giurisprudenza, e consono per questa Corte, al precedente della sua sentenza in causa Quagliata del 12 gennaio 1906, rende superflua ogni ulteriore disquisizione in proposito.

Inammissibile da ultimo è il 3° mezzo, che investe apprezzamenti di mero fatto della sentenza, la quale non ha riconosciuto menomamente alle sollecitazioni che seguirono il reclamo il carattere di atti costitutivi in mora a senso dell'art. 2125 del Codice Civile soggiungendo che essi non furono che una continuazione del reclamo, coi quali si fusero e compenetrarono.

Avaria — Carico del mittente — Dichiarazione di garanzia — Responsabilità del vettore.

La ferrovia non risponde del danno sofferto dalla merce per cattivo carico eseguito dal mittente sopra un vagone di portata sproporzionata al carico, specie se per questo fatto sia stata rilasciata dichiarazione di garanzia.

Il processo verbale d'accertamento non esclude una più esatta convinzione del giudice fondata su tutti gli altri elementi del giudizio.

CASS. DI FIRENZE. — Ud. 19 maggio 1910 — Catastini ff. di P. Est. — Pescatore P. M. (concl. con.) DITTA PRESICCE DI BELLUNO contro FERROVIE DELLO STATO.

La Ditta Fratelli Presicce caricò nella stazione di Salice Veglia 12 Botti di vino del peso totale di Kg. 8820 in un carro da 12 tonnellate.

La stazione ritenne anormale il carico in un vagone di capacità maggiore del contenuto, potendo i colli a superficie convessa rotolare, battere uno contro l'altro e quindi sfasciarsi; ma il mittente volle che il trasporto fosse eseguito in quelle condizioni; e allora la stazione accettò la spedizione facendosi però rilasciare una dichiarazione di garanzia, che lo speditore scrisse in questi termini:

« Il sottoscritto esonera le ferrovie dello Stato da qualsiasi responsabilità per ogni danno che può derivare al carico in conseguenza dell'anormale carico eseguito a sua volontà. Fratelli Presicce ».

Arrivato il carro a destinazione a Belluno ed aperto in presenza del destinatario, si trovarono le botti disordinate, coi tappi sul piano del carro che appariva inzuppato di vino, ed una botte interamente vuota. Il vino disperso ammontava a Kg. 730. Un perito, scelto di accordo dalle parti, esaminato il fusto e proceduto alla verifica della avarìa, accertò nel relativo verbale che il fusto era solidissimo e che il guasto avvenuto nelle doghe doveva attribuirsi senz'altro a maltrattamenti subìti dal fusto durante il percorso in ferrovia.

La Ditta, previo il necessario reclamo amministrativo, trasse in giudizio l'Amministrazione ferroviaria per ottenere l'emenda del danno. Ma il Pretore di Belluno in prima istanza e il Tribunale in grado d'appello rigettava la domanda, accogliendo l'eccezione della convenuta, che aveva dedotto a suo discarico la dichiarazione di garanzia del mittente.

La sentenza del Tribunale data in 9 dicembre 1909, è stata dalla Ditta Presicce denunziata per l'annullamento; ma il ricorso fu dalla Cassazione respinto per le seguenti considerazioni:

IN DIRITTO.

La ricorrente, deducendo nel 1° mezzo la violazione delle disposizioni del Cod. di Commercio e delle tariffe ferroviarie ivi invocate, suppone anzitutto che la dichiarazione fatta dal mittente di esonero delle Ferrovie dalla responsabilità per i danni prodotti alla merce trasportata sia legale e valida unicamente nei due casi di difettoso imballaggio o difettoso carico; ma questa Suprema Corte ebbe occasione, in una recentissima sentenza di dimostrare ed affermare che se l'avarìa è derivata dall'avere adoperato un modo di trasporto mal sicuro e mal cauto, non scelto dal vettore, ma espressamente voluto dal mittente contro di lui avviso, esonerandolo dalla relativa responsabilità del maggior rischio, la causa del danno

devesi attribuire al fatto volontario del mittente; nel qual caso il principio, che, *qui sua culpa damnum sentit, non intelligitur damnum sentire*, trova pieno riscontro e testuale sanzione nell'art 400 Cod. di Comm. e nell'art. 130 comm. *i*) delle Tariffe Generali.

Obbietta poi la ricorrente che la impugnata sentenza ha desunto dalla dichiarazione in esame una illegale inversione di responsabilità ponendo a carico del mittente le conseguenze del fatto proprio della Amministrazione, poichè aveva essa somministrato un carro inadatto ed aveva accettato comunque un carico, del quale se anormale, doveva essa rifiutare il trasporto.

Con questo sofisma si tenta però di sfuggire alla giusta applicazione del principio sopra enunciato, travisando gli apprezzamenti di fatto del giudizio di merito, da cui rimase con precisione stabilito, essere stato appunto la Ditta richiedente che volle quel determinato carro più grande del contenuto da caricarsi e quel maggior rischio prevedibile per gli urti, i sussulti ed il rotolamento delle botti, caricandole in quel veicolo, contrariamente all'espresso avvertimento del vettore ferroviario, il quale aveva manifestato la sua volontà contraria ed aveva acceduto alla volontà del mittente solo perchè si credette obbligato, per il suo pubblico ufficio, a prestarsi al trasporto richiestogli.

Oltracciò, questo primo mezzo è formulato in termini tali da non corrispondere nemmeno alla disposizione di legge, che si vorrebbe applicabile nella specie; invero si dice che l'irresponsabilità dell'Amministrazione va limitata al caso dell'insufficiente imballaggio (oltre l'incipiente avarìa della merce); mentre detto art. 130 delle Tariffe sotto la lettera *e*) dispone quell'irresponsabilità delle avarìe sopravvenute alle merci caricate, in virtù di accordi passati collo speditore, a cura e spesa di lui; in quanto l'avaria sia dipendente da *cattivo carico;* il che comprende, come la sentenza bene ha ritenuto, anche il modo anormale in tali trasporti di porre dei recipienti a superficie convessa, e fra loro non perfettamente collegati e immobilizzati, sul piano di un carro rimasto in parte vuoto, e l'art. 95 equipara le merci trasportate in *recipienti* a quelle in *altro modo imballate,* dando in entrambi i casi all'Amministrazione il diritto di rifiutarne il trasporto, se non sono convenientemente apparecchiate, « salvo che (aggiunge a chiare lettere) lo speditore esoneri l'amministrazione da responsabilità, rilasciando all'uopo la dichiarazione di garanzia in conformità del modello esistente sulla

richiesta di spedizione ». Ed è così appunto che fu praticato per la spedizione controversa.

Ancor meno a proposito la ricorrente ha invocato a sostegno della sua tesi l'art. 107 delle Tariffe il quale invece rende vieppiù manifesta la colpa del mittente e non del vettore.

In fatti ivi dicesi: « Nel caso in cui i vagoni offerti fossero di una portata superiore a quella richiesta, lo speditore potrà valersene, pagando solo il prezzo di trasporto, come se il vagone impiegato fosse della portata richiesta » Il che risolve ogni dubbio, nel senso che in tal caso, precisamente identico a quello in esame, lo speditore non rimane passivo di fronte al fatto dell'Amministrazione, ma è desso, che liberamente si vale del vagone offertogli; ed anzi la Ditta Presicce se ne valse, non in seguito ad offerta, ma anzi contro la riluttanza del Capo Stazione; sicchè quella norma regolamentare ribadisce vieppiù che, indipendentemente dal bollettino di obbligo, la mera causa determinante dell'uso del vagone è imputabile esclusivamente al mittente, con le conseguenze di diritto.

Nel 2° e nel 3° mezzo del gravame si deduce come provata, o quanto meno da volersi provare la supposizione che l'avaria fosse avvenuta come fu affermato dal perito nel processo verbale formato giusta l'art. 135 delle Tariffe e condizioni, unicamente a causa di forti e violenti scosse subìte dal carro in pieno sui respingenti che non lasciano traccia, cioè, al maltrattamento subìto dal fusto durante il percorso in ferrovia ».

Ma la sentenza con sovrano apprezzamento, che ha la sua base legittima nei principii di diritto giudiziario e specialmente nell'articolo 270 del Codice di Procedura Civile, ha tenuto conto del processo verbale di avaria, solo in quanto valeva a stabilire lo stato delle cose cadute sotto gli occhi del perito e delle parti nell'atto della verifica, e, ponendo ciò in correlazione col modo imprudente di caricamento voluto e garantito dallo speditore, ne ha tratta questa conclusione;

« Vuol dire, che le botti durante il trasporto rotolarono, batterono le une con le altre ed una soffrì quei maltrattamenti, che dal perito furono riscontrati e dei quali in oggi si conosce la causa, *che al perito* non era stata rilevata. Il danno dunque risentito dalla merce ha la sua causa dal modo di caricamento della merce, caricamento dall'appellante eseguito, e dal modo di trasporto dall'appellante voluto; e però di nulla la ferrovia deve rispondere ». Non regge quindi la censura di omessa pronunzia, o quanto meno di

omessa motivazione; nè in ordine al valore probatorio del processo verbale di avaria, che sebbene sia una prova legale precostituita, non esclude però una più esatta e più completa convinzione del giudice, fondata su tutti gli elementi del giudizio sinteticamente riassunti, nè in ordine al proposto completamento della prova peritica, che il magistrato di appello espressamente ritenne superfluo, poichè (come disse) « nella specie le condizioni tecniche necessarie pel giudizio erano da lui possedute, in modo che di perizia non aveva bisogno.

PER QUESTI MOTIVI:

La Corte, rigetta il ricorso, condanna la ricorrente alla perdita del deposito e nelle spese a favore dell'Amministrazione, ecc.

Errata-Corrige

Allegato **all'Ordine di Servizio N. 113-1911** (*Bollettino Ufficiale 17*).

Nella finca « Funzione del segnale » di contro al segnale 8-P3, sopprimere l'indicazione: « *Protegge verso Bologna l'attraversamento del tram per Cremona* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO IV - 1911

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ 8,00

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ogni anno

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio degli agenti abbonati: Pertanto si prega di comunicare al Servizio I (ufficio bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno IV - N. 26. **29 Giugno 1911**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Relazione e R. Decreto *n. 485 dell'11 maggio 1911, che autorizza prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le opere impreviste nella parte ordinaria dello stato di previsione dell'entrata dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1910-1911* Pag. 387

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Ordine di Servizio N. 186. — Servizio Italo-germanico ed Italo-svizzero Pag. 397

Ordine di Servizio N. 187. — Tariffa eccezionale N. 1003 P. V. . . » 398

Ordine di Servizio N. 188. — Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per le merci con la Società Anonima pel Tramway a vapore Monza-Casatenovo-Barzanò-Oggiono . » ivi

Ordine di Servizio N. 189. — Facoltà di servizio nella stazione di Livorno S. Marco . . . . » 408

Ordine di Servizio N. 190. — Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno (Edizione 1° luglio 1911) . . . . » ivi

Ordine di Servizio N. 191. — Servizio diretto fra l'Italia e la Francia via Modane, Ventimiglia e Sempione per viaggiatori e bagagli. . . » 417

Ordine di Servizio N. 192. — Servizio diretto per viaggiatori e bagagli Italo-germanico, via Gottardo e Sempione . . . . » 418

Roma, giugno 1911 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 193. — Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia da una parte ed il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra dall'altra, via Gottordo e via Sempione-Sterpenich . . . . Pag. 418
Ordine di Servizio N. 194. — Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia, via Gottardo . . . . » 422
Circolare N. 54. — Trasporti di pollami e cacciagione . . . . . . » 425
Circolare N. 55. — Apertura dell' Agenzia di città a Porto Empedocle » 428

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Sentenze . . . . **Pag.** 197

Relazione delle LL. EE. i ministri dei lavori pubblici e del tesoro a S. M. il Re, in udienza dell'11 maggio 1911, sul decreto che autorizza un prelevamento di L. 10,000,000 dal fondo di riserva delle spese impreviste del Ministero del tesoro, occorrenti per le spese impreviste di cui all'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429 (1).

SIRE!

L'art. 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310, nel concedere congrui soprassoldi al personale delle ferrovie dello Stato, allo scopo di migliorarne la condizione economica, stabilisce che essi siano corrisposti a cominciare dal 1° febbraio 1911.

Gli effetti finanziari di tale disposizione sul bilancio 1910-1911 dell'Amministrazione ferroviaria, tenuto conto dei provvedimenti compresi nella citata legge riguardanti le nuove entrate atte a sostenere la spesa corrispondente ai miglioramenti economici, e che possono avere soltanto una applicazione limitata nel corrente esercizio finanziario, si concretano in un aumento di spesa sui vari capitoli del bilancio relativi a prestazioni di personale, che si può valutare nella somma complessiva di L. 10,000,000.

A fronteggiare questo aumento di spesa, occorre provvedere, come si dichiarò nella relazione Ministeriale sul disegno di legge, con una corrispondente prelevazione dal fondo di riserva istituito dalla legge 7 luglio 1907, n. 429 sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private; al quale concetto la Giunta generale del bilancio, nella sua relazione sullo stesso disegno, manifestò di aderire.

Il fondo di riserva per le spese impreviste dell'Amministrazione ferroviaria depositato in conto corrente alla tesoreria

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 144 del 20 giugno 1911.

centrale del Regno, alla chiusura dell'esercizio finanziario 1909-1910 ammontava a L. 7,762,631.75 ed è venuto aumentando fino a raggiungere la somma di L. 12,762,631.75 per effetto dei versamenti eseguiti a tutto aprile p. p. Nel corso del volgente esercizio finanziario, continueranno a termini di legge i versamenti per un importo di L. 2,000,000, il che farà ascendere la complessiva disponibilità del fondo di riserva a L. 14 762,631 75.

Ci onoriamo pertanto di sottoporre alla augusta firma di Vostra Maestà il disegno di decreto col quale, su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, è autorizzato il prelevamento di 10 milioni dall'anzidetto fondo di riserva.

Il numero 485 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e le modificazioni apportatevi dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, presenta a tutto il mese di aprile u. s. una disponibilità di L. 12,762,631.75;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste depositate in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato

dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione della somma di L. 10,000,000 (diecimilioni) da inscriversi al capitolo n. 20 « Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) della parte ordinaria dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1910-911 ».

Detta somma sarà complessivamente portata in aumento dei seguenti capitoli della parte ordinaria dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione predetta per lo stesso esercizio 1910-911.

Cap. n.	1. Direzione generale-Personale	294,000 —
»	3. Approvvigionamenti e magazzini-Personale . .	232,000 —
»	5. Servizio del movimento e traffico-Personale . .	3,588,000 —
»	8. Servizio commerciale e controllo prodotti-Personale.	225,000 —
»	10. Servizio della navigazione-Personale	56,000 —
»	16. Servizio della trazione e materiale rotabile-Personale.	1,821,000 —
»	18. Manutenzione del materiale rotabile	1.141,000 —
»	19. Servizio del mantenimento e sorveglianza-Personale.	1,802,000 —
»	22. Navigazione dello stretto di Messina-Personale .	16,000 —
»	27. Contributo al fondo pensioni e sussidi	825,000 —

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 maggio 1911.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il Guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 186. (Servizio VIII).

Servizio italo-germanico ed italo-svizzero.

Negli elenchi delle stazioni italiane annessi alla Parte II A delle tariffe dirette italo-germanica (19° supplemento) ed italo-svizzera (15° supplemento), e precisamente a pagina 182 della prima e 188 della seconda, dovrà essere aggiunta la stazione di « S. Limbania Silos » dopo quella di S. Limbania Calate, colle medesime distanze di quest'ultima.

Alla nota (84) appiedi delle predette pagine, dovra aggiungersi, dopo il punto 4° il seguente :

« 5° *Il servizio nella stazione di S. Limbania Silos è limitato ai soli trasporti di granaglie in partenza* ».

Nella tariffa eccezionale N. 1 P. V. compresa nelle suddette parti delle due suaccennate tariffe, dovrà poi essere aggiunta, dopo la stazione di S. Limbania Calate e Darsena, quella di S. Limbania Silos, cogli stessi prezzi della prima.

Si avverte infine che, essendosi provveduto per l'ammissione di Milano Porta Vittoria, ai suddetti servizi diretti colla Svizzera e colla Germania, si è disposto per la ristampa delle pagine dell'elenco delle stazioni italiane, nelle quali figurano appunto le distanze e le abilitazioni di servizio dei diversi Scali di Milano.

Dette pagine (185-186 per la tariffa italo germanica, e 191-192 per l'italo-svizzera) saranno distribuite, come di consueto, dall'ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze, affinchè siano sostituite alle attuali corrispondenti pagine delle dette tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 187. (SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 189-1910).

Col 1° luglio 1911 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata*, ecc., in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di Giarre Riposto.

Per conseguenza, nella intestazione della eccezionale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione di detta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 188. (SERVIZIO VII).

Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per le merci con la Società Anonima pel Tramway a vapore Monza-Casatenovo-Barzanò Oggiono.

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione colla Società Anonima per il Tramway a Vapore Monza-Casatenovo-Barzanò Oggiono per il servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza delle merci, si riassumono nel presente Ordine di Servizio tutte le norme e disposizioni da osservarsi per l'esecuzione dei servizi suddetti.

Servizio cumulativo viaggiatori, bagagli e cani.

Il servizio cumulativo pei viaggiatori, bagagli e cani fra le F. S. e la Tramvia Monza Barzanò-Oggiono, si effettua a mezzo della stazione di Monza.

I. — **Trasporto di viaggiatori.**

1. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei viaggiatori con biglietti a tariffa ordinaria tanto di corsa semplice che di andata e ritorno, risultano dal prospetto « Allegato B » indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione ed i relativi prezzi.

2. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni tanto della Ferrovia che della Tramvia, sono stampati in cartoncini del formato in uso presso le Ferrovie dello Stato e portano indicato il prezzo per l'intero percorso.

Avendo le vetture della linea tramviaria soltanto la prima e la seconda classe, sono istituite, per viaggiatori in servizio cumulativo, quattro categorie di biglietti, come in appresso:

— di colore verde, valevoli per la prima classe tanto sulla Ferrovia che sulla Tramvia;

— di colore bianco, valevoli per la seconda classe tanto sulla Ferrovia che sulla Tramvia;

— di colore verde-bianco, valevoli per la seconda classe sulla Ferrovia e per la prima sulla Tramvia;

— di colore bianco-rosa, valevoli per la terza classe sulla Ferrovia e per la seconda classe sulla Tramvia.

La divisione dei colori sui biglietti è in senso diagonale.

3. *Validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni della Tramvia dovranno portare un bollo a secco indicante la data ed il numero della corsa e saranno validi per proseguire dalla stazione di Monza F. S. con qualsiasi convoglio della giornata che abbia vetture della classe portata dai biglietti, salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dagli orari ufficiali.

La Tramvia ammetterà nei convogli, con qualsiasi treno della giornata siano arrivati a Monza, i portatori dei biglietti rilasciati dalle stazioni ferroviarie e garantisce all'arrivo di ogni convoglio ferroviario la occorrente quantità di posti nei propri treni.

Per l'uso dei biglietti di andata e ritorno valgono le norme in vigore sulla Rete dello Stato.

4. *Ragazzi.* — Per i ragazzi dai tre ai sette anni non è ammesso il servizio cumulativo con biglietti a tariffa ridotta.

5. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nel prospetto di cui sopra, dovrà essere riscossa la tassa e sovratassa di bollo.

6. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Monza perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione, quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

II. — Trasporto di bagagli, cani, velocipedi e giornali.

7. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria), per i cani e pei velocipedi risultano dal prospetto « Allegato *C* ».

Il servizio cumulativo per i cani è ammesso soltanto alla condizione che per il percorso della Tramvia i viaggiatori li tengano in diretta consegna portandoli seco nelle carrozze.

8. *Bagagli da registrarsi e bagagli ammessi nelle carrozze.* — Gli oggetti da trasportarsi come bagaglio ed i bagagli ammessi nelle carrozze sono esclusivamente quelli specificati negli articoli 43 e 44 delle « Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato ».

9. *Registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi.* — La registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi si fa con la compilazione di un sol foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

10. *Tassazione dei bagagli.* — La tassa pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi, sarà riscossa a partenza per tutto il percorso, calcolata beninteso per la percorrenza separata di ciascuna Amministrazione.

Le quote da riscuotersi per il percorso della Tramvia Monza-Casatenovo-Barzanò-Oggiono, risultano dal prospetto allegato *C*.

11. *Scambio dei bagagli.* — Lo scambio dei bagagli in servizio cumulativo, quando si tratti di treni in coincidenza immediata, avrà luogo direttamente nella stazione di Monza fra i conduttori della Ferrovia e della Tramvia.

A tale effetto i conduttori della Tramvia dovranno recarsi nei bagagliai dei treni ferroviari per ritirare o dare ricevuta sui documenti prescritti dei bagagli consegnati o ritirati.

Sui documenti di ricevuta si esporranno, reciprocamente, le riserve per eventuali anormalità, debitamente controfirmate.

Le consegne, le ricevute e le riserve si faranno invece fra il personale della Tramvia e quello della stazione di Monza, per i bagagli che non potessero proseguire direttamente.

Il trasporto dei bagagli dai treni della Ferrovia a quelli della Tramvia si farà a cura delle Ferrovie dello Stato; viceversa la Tramvia provvederà pel trasporto dei bagagli dai suoi treni a quelli ferroviari od ai magazzini od altri luoghi designati dal Capostazione di Monza.

12. *Concessioni speciali.* — *Trasporti militari.* — Non sono ammessi in servizio cumulativo i trasporti di persone e di cose favorite da riduzioni speciali.

Servizio di corrispondenza per le merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

13. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le Ferrovie dello Stato e la Tramvia Monza-Casatenovo-Barzanò-Oggiono, si effettua per mezzo della stazione di Monza e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Tramvia stessa, e comprende le spedizioni a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria.

14. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) i trasporti da e per le stazioni di Arcore e Oggiono della Tramvia;

b) i veicoli;

c) il bestiame;

d) il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi;

e) i feretri;

f) le merci pericolose e nocive ascritte alle categorie 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe delle Ferrovie dello Stato;

g) i colli indivisibili di un peso superiore ai Kg. 1500;

h) le merci il cui trasporto esige vagoni accoppiati.

15. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. — Distanze e servizi delle stazioni tramviarie.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 13 con tutte le stazioni della Tramvia in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Tramvia ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Monza e dei servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto (Allegato *A*).

Norme e condizioni
per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

16. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali dovranno pure attenersi le stazioni della Tramvia.

17. *Documenti di trasporto.* — Tutte le spedizioni indirizzate alle stazioni della Tramvia dovranno essere indistintamente carteggiate per Monza come se dirette a quella stazione ed i relativi documenti di trasporto dovranno portare l'indicazione della destinazione definitiva con la formula: « *Monza per* . . . . ».

Per le spedizioni in partenza dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato gli speditori devono presentare le note di spedizione o le lettere di porto in un solo esemplare del modello in uso pel servizio interno.

I trasporti in provenienza dalla Tramvia dovranno essere consegnati alla stazione di Monza con la scorta di tanti esemplari delle richieste di spedizione in vigore sulle Ferrovie dello

Stato quante sono le amministrazioni interessate ed essere corredati di tutti i documenti prescritti dalle leggi, dai regolamenti, in materia di dogana, di polizia, di sanità e simili.

Sulle richieste di spedizione relative ai trasporti provenienti dalla Tramvia dovrà essere indicata quale stazione di partenza quella di Monza e come mittente la Tramvia Inoltre nello spazio destinato alla descrizione della merce, e subito dopo l'indicazione di questa, dovranno risultare a stampa o mediante apposito bollo, gli estremi dell'originaria provenienza con la formula: « *Ricarteggio in servizio di corrispondenza della spedizione N. . . . . del . . . . proveniente da . . . . mittente . . . .* » e, nello spazio riservato alla firma del mittente, sarà apposto il bollo ad umido della Tramvia, con la firma beninteso dell'incaricato della Tramvia stessa.

Per le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale P. V. d'esportazione si dovrà esigere la presentazione di un esemplare in più dei documenti di trasporto, di conformità alle norme in vigore.

Per le spedizioni dirette all'estero sotto il regime della Convenzione di Berna, per il percorso soggetto alla medesima, la Tramvia consegnerà alla stazione di Monza, oltre al bollettino di consegna relativo al percorso anteriore, anche la lettera di vettura con tutti gli altri documenti prescritti.

Il duplicato della lettera di vettura internazionale sarà rilasciato alla Tramvia, quale ricevuta della spedizione, mentre il bollettino di consegna sarà allegato al tagliando della lettera di vettura che deve accompagnare la merce sino a destinazione; e ciò a giustificazione dell'eventuale spesa anticipata rappresentante gli importi afferenti al percorso anteriore.

In senso inverso la stazione di Monza rimetterà alla Tramvia la lettera di vettura originale scortante la merce, trattenendo però il foglio di via o di spedizione.

Le spedizioni in partenza dalla Tramvia e destinate all'estero, dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione per le Dogane nel numero di esemplari fissato per i diversi servizi internazionali e nell'apposito modulo conforme a quello stabilito dalle Ferrovie dello Stato nonchè di un esemplare della Dichiarazione per le statistiche del Commercio con l'estero e corredate, al pari di quelle in servizio italiano, da tutti i documenti pre-

scritti dalle Leggi, dai regolamenti, in materia di dogana, polizia, sanità e simili, tanto interni quanto internazionali.

Per le merci soggette a cautele nelle zone di vigilanza e per gli spiriti e bevande alcooliche dovranno pure essere osservate le norme pubblicate dalle Ferrovie dello Stato.

Quando avvenisse che si dovessero consegnare documenti di Dogana in iscorta alle spedizioni in provenienza o destinazione della Concessionaria si dovrà scambiare di essi particolareggiata ricevuta, previo esame della condizione dei trasporti in relazione ai documenti stessi ed alle prescrizioni di dogana. La stessa cosa dovrà farsi per gli altri documenti di cui è fatto cenno più sopra.

18. *Tariffe e tassazione dei trasporti.* — La tassazione delle spedizioni, siano in assegnato od in affrancato, sarà limitata al percorso fino a Monza e fatta in base alle tariffe generali, speciali e condizioni in vigore sulle linee delle Amministrazioni interessate, nonchè in base alle tariffe locali ed eccezionali delle quali sia ammessa l'estensione ai servizi di corrispondenza, esclusa quindi l'applicazione di quelle che, non trovandosi in tale condizione, non fossero state ammesse dietro preventivi accordi. Ciò s'intende pel percorso sulle linee della Rete dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, ammesse al servizio cumulativo, inquantochè per la tassazione sul proprio percorso provvede la Tramvia, e quindi pei trasporti in partenza da stazioni delle Ferrovie dello Stato o di altre Amministrazioni con queste in contatto, in destinazione della Tramvia, la tassazione di cui sopra si farà per il percorso da partenza fino a Monza, e nel senso inverso per quello da Monza a destinazione, come se il trasporto fosse nel primo caso destinato a Monza e nel secondo caso in partenza dalla stessa stazione.

19. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio, dovrà essere applicato per intero, in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a piccola velocità accelerata, devono essere sempre gravati rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle Tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria nei casi in cui i diritti fissi delle

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 188 - 1911.*

SOCIETA' ANONIMA PEL TRAMWAY A VAPORE

Monza-Casatenovo-Barzanò-Oggiono

SEDE IN MILANO

TRAMVIA-MONZA-BARZANÒ-OGGIONO

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO — MONZA

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanza dalla stazione di cambio di Monza
		G. V.	P. V. A.	P. V. O.	V. e B.	Trasp. a domicilio	
Villa S. Fiorano	Monza-Barzanò-Oggiono	G	A	P		—	4
La Santa		G	A	P	—		4
Peregallo		G	A	P	—	—	9
Lesmo	»	G	A	P		—	10
Casatenovo	»	G	A	P	—	—	16
Monticello	»	G	A	P	—		17
Barzanò		G	A	P	—	—	21
Bevera	»	G	A	P	—	—	23
Brongio		G	A	P	—	—	25
Sirone	»	G	A	P	—	—	27
Dolzago	»	G	A	P	—	—	29

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) I veicoli;
b) il bestiame;
c) il numerario, le carte valori e gli oggetti preziosi,
d) i feretri;
e) le merci pericolose e nocive ascritte alle categorie 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 dell'Allegato 9 alle Tariffe delle Ferrovie dello Stato;
f) i colli indivisibili di un peso superiore a kg. 1500;
g) le merci il cui trasporto esige vagoni accoppiati.

N. B. — Sono assolutamente esclusi dal servizio di corrispondenza i trasporti in provenienza dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e in destinazione delle stazioni tramviarie di Arcore e Oggiono e viceversa.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 188 - 1911.*

Prospetto indicante i prezzi e relativa repartizione dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno, in servizio cumulativo con la Tramvia Monza-Barzanò-Oggiono.

(Ai prezzi sottoindicati va aggiunta la tassa e sovratassa di bollo).

DA	A	Repartizione	Corsa semplice				Andata-ritorno			
	e viceversa		1ª Fer. 1ª B.O.	2ª Fer. 2ª B.O.	3ª Fer. 2ª B.O.	2ª Fer. 1ª B.O.	1ª Fer 1ª B.O.	2ª Fer. 2ª B.O.	3ª Fer. 2ª B.O	2ª Fer. 1ª B.O.
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	1.65	0.90	0.90	1.65	2.95	1.55	1.55	2.95
Milano Centrale . .	Barzanò	Totale	2.90	1.65	1.30	2.40	4.80	2.75	2.15	4.15
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	1.90	1.05	1.05	1.80	3.30	1.75	1.75	3.20
id. . .	Bevera	Totale	3.15	1.80	1.45	2.55	5.15	2.95	2.35	4.40
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	2.15	1.20	1.20	1.95	3.65	1.95	1.95	3.40
id. . . .	Brongio	Totale	3.40	1.95	1.60	2.70	5.50	3.15	2.55	4.60
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	1.25	0.70	0.70	1.25	2.25	1.15	1.15	2.25
id . . .	Casatenovo	Totale	2.50	1.45	1.10	2.00	4.10	2.35	1.75	3.45
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	2.40	1.35	1.35	2.10	4.05	2.15	2.15	3.65
id . .	Dolzago	Tota e	3.65	2.10	1.75	2.85	5.90	3.35	2.75	4.85
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	0.25	0.15	0.15	0.25	0.50	0.30	0.30	0.50
id. . . .	La Santa.	Totale	1.50	0.90	0.55	1.00	2.35	1.50	0.90	1.70

DA	A e viceversa	Repartizione	Corsa semplice 1ªFer. 1ªB.O.	Corsa semplice 2ªFer. 2ªB.O.	Corsa semplice 3ªFer. 2ªB.O.	Corsa semplice 2ªFer. 1ªB.O.	Andata-ritorno 1ªFer. 1ªB.O.	Andata-ritorno 2ªFer. 2ªB.O.	Andata-ritorno 3ªFer. 2ªB.O.	Andata-ritorno 2ªFer. 1ªB.O.
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	0.80	0.45	0.45	0.80	1.40	0.70	0.70	1.40
Milano Centrale . . .	Lesmo	Totale	2.05	1.20	0.85	1.55	3.25	1.90	1.30	2.60
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	1.45	0.80	0.80	1.45	2.55	1.35	1.35	2.55
id . . .	Monticello	Totale	2.70	1.55	1.20	2.20	4.40	2.55	1.95	3.75
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	0.25	0.15	0.15	0.25	0.50	0.30	0.30	0.50
id. . . .	Monza Ponte di Lecco	Totale	1.50	0.90	0.55	1.00	2.35	1.50	0.90	1.70
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	2.65	1.50	1.45	2.25	4.45	2.35	2.35	3.00
id. . . .	Oggiono	Totale	3.90	2.25	1.85	3.00	6.30	3.55	2.95	5.10
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	0.60	0.35	0.35	0.60	1.05	0.55	0.55	1.05
id . . .	Peregallo	Totale	1.85	1.10	0.75	1.35	2.90	1.75	1.15	2.25
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	2.40	1.35	1.35	2.10	4.05	2.15	2.15	3.65
id. . . .	Sirone	Totale	3.65	2.10	1.75	2.85	5.90	3.35	2.75	4.85

DA e viceversa	A	Repartizione	Corsa semplice 1ªFer. 1ªB.O.	 2ªFer. 2ªB.O.	 3ªFer. 2ªB.O.	 2ªFer. 1ªB.O.	Andata-ritorno 1ªFer. 1ªB.O.	 2ªFer. 2ªC.O.	 3ªFer. 2ªB.O.	 2ªFer. 1ªB.O.
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	1.65	0.90	0.90	1.65	2.95	1.55	1.55	2.95
Milano Centrale.	Torrevilla	Totale	2.90	1.65	1.30	2.40	4.80	2.75	2.15	4.15
		Stato	1.25	0.75	0.40	0.75	1.85	1.20	0.60	1.20
		Corrisp.	0.25	0.15	0.15	0.25	0.50	0.30	0.30	0.50
id.	Villa S. Fiorano . .	Totale	1.50	0.90	0.55	1.00	2.35	1.50	0.90	1.70
		Stato	0.65	0.40	0.20	0.40	1.00	0.60	0.30	0.60
		Corrisp.	1.65	0.90	0.90	1.65	2.95	1.55	1.55	2.95
Sesto S. Giovanni .	Barzanò.	Totale	2.30	1.30	1.10	2.05	3.95	2.15	1.85	3.55
		Stato	0.65	0.40	0.20	0.40	1.00	0.60	0.30	0.60
		Corrisp.	1.25	0.70	0.70	1.25	2.25	1.15	1.15	2.25
id. .	Casatenovo . .	Totale	1.90	1.10	0.90	1.65	3.25	1.75	1.45	2.85
		Stato	0.65	0.40	0.20	0.40	1.00	0.60	0.30	0.60
		Corrisp.	0.80	0.45	0.45	0.80	1.40	0.70	0.70	1.40
id. . .	Lesmo	Totale	1.45	0.85	0.65	1.20	2.40	1.30	1.00	2.00
		Stato	0.65	0.40	0.20	0.40	1.00	0.60	0.30	0.60
		Corrisp.	1.45	0.80	0.80	1.45	2.55	1.35	1.35	2.56
id. . .	Monticello	Totale	2.10	1.20	1.00	1.85	3.55	1.95	1.65	3.15

ndicante le tasse pel trasporto bagagli, cani e velocipedi, dal transito di Monza, per il servizio cumulativo con la Tramvia Monza-Barzanò-Oggiono.

Dalla stazione di Monza a, e viceversa		Km.	Bagagli prezzo per chilogrammi										Oltre 100 Kg. prezzo per tonn.	Cani per capo	Biciclette per macchina
			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Barzanò	(1)	21	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	9.050	0.95	0.50
Bevera	(2)	23	0.75	0.75	0.75	0 75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.05	10.450	1.05	0.75
Brongio	(2)	25	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.85	0.95	1.10	1.20	11.800	1.20	0.75
Casatenovo	(1)	16	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.60	0.70	0.75	7.250	0.75	0.50
Dolzago	(2)	29	0 75	0.75	0.75	0 75	0.75	0.85	1.00	1.10	1.25	1.40	13.600	1.40	0.75
La Santa	(1)	4	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	1.850	0.50	0.50
Lesmo	(1)	10	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	5.100	0.50	0.50
Monticello	(1)	17	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.65	0.70	0.80	7.700	0.80	0.50
Oggiono	(2)	32	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.45	14.500	1.45	0.75
Peregallo	(1)	9	0.50	0.50	0.50	0.50	0 50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	4.100	0.50	0.50
Sirone	(2)	27	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.90	1.00	1.15	1.25	12.250	1.25	0.75
Torrevilla	(1)	18	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.60	0.70	0.75	0.85	8.150	0.85	0.50
Villa S. Fiorano	(1)	4	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	1.850	0.50	0.50

(1) Tassa minima per spedizione L. 0,50.

(2) » » » » » 0,75.

tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo, per le altre stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi nei casi in cui è fatto obbligo, od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese e operazioni di carico o di scarico per le dette altre stazioni, il diritto fisso sarà ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

20. *Scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse nella stazione di scambio.* — Per tali operazioni le stazioni si atterranno alle disposizioni contenute nell'articolo 30 (punti 1° e 2°) delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* » (Edizione 1° luglio 1909) ».

21. *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo è dovuta pei trasporti diretti alla Tramvia, mentre ne sono esenti quelli tanto in porto assegnato che in porto affrancato provenienti dalla Tramvia.

22. *Spese anticipate ed assegni.* — Le spedizioni tanto in partenza o in destinazione della Tramvia potranno, in base alla norme vigenti al riguardo, essere caricate di spese anticipate ed assegni (da pagarsi questi ultimi dopo l'incasso dal destinatario) verso l'applicazione delle tasse e provvigioni prescritte e seguendo le norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per quanto concerne la contabilizzazione e la liquidazione degli assegni gravati su spedizioni tanto in partenza quanto in destinazione della Tramvia, valgono le disposizioni contenute nel punto 3° dell'art. 30 delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* ».

23. *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni di località ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio verranno gravate delle tasse di consegna a domicilio ogni qualvolta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto d'origine che le merci devono essere consegnate « *in stazione* », salvo quanto è stabilito per le consegne a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle tariffe speciali N. 1 e 11 grande velocità.

24. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle*

merci. Riserve. — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'Agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno, e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno nei termini e colle modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e dalle Amministrazioni corrispondenti alla stazione di Monza che le comunicherà alla Tramvia. In senso inverso la predetta stazione dovrà notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Tramvia.

25. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni di arrivo corrisponderanno direttamente con quella di Monza osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle Tariffe e condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

26. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni di merci non a carro completo, saranno dalla Tramvia consegnate e ritirate a sua cura e spese negli Uffici e Magazzini delle F. S, della stazione di Monza.

Le merci caricate in carri aperti senza copertone o con copertone non piombato s'intendono consegnate in via di fatto nella stazione di Monza. Di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponderà di ogni e qualsiasi avaria od ammanco che in seguito venisse riscontrato.

Per le spedizioni invece a carro completo, o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle F. S. e per quelle a piccola velocità di peso non inferiore a tre tonnellate ciascuna o di carico misto non inferiore al peso anzidetto, semprechè queste ultime, da inoltrarsi sulle F. S.

abbiano il carico corrispondente a quello stabilito dagli itinerari dei carri raccoglitori normali in vigore sulle F. S., la consegna avrà luogo, in contradittorio, sull'apposito binario di trasbordo.

L'Amministrazione ricevente risponderà di ogni qualsivoglia avarià e mancanza che venisse dopo riscontrata.

27. *Piombatura dei carri.* — La piombatura dei carri F. S. ed assimilati, caricati o da scaricarsi dalla Tramvia sul binario di trasbordo, saranno fatte esclusivamente dall'Agente delle F. S. incaricato di assistere, in contradittorio degli agenti della Tramvia, al carico ed allo scarico delle merci.

28 *Trasporti in servizio. Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti, che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Monza si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

Colla pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le precedenti disposizioni in merito al servizio di corrispondenza colla Tramvia Monza-Casatenovo-Barzanò-Oggiono.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio dovranno apportarsi le opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Ordine di Servizio N. 189. (SERVIZIO VII).

Facoltà di servizio nella stazione di Livorno S. Marco.

Il servizio delle merci a Grande Velocità e Piccola Velocità Accelerata e dei veicoli nella stazione di Livorno S. Marco, che, in base all'ultimo capoverso del punto 2° dell'Ordine di Servizio N. 160-1910 dovrebbe cessare col 30 giugno 1911, viene provvisoriamente mantenuto per un altro anno e cioè fino al 30 giugno 19.2.

Nulla è mutato per quanto riguarda l'abilitazione di detta stazione ai trasporti di bestiame.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 190 (SERVIZIO VIII).

Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno (Edizione 1° luglio 1911).

A partire dal 1° luglio p. v. andrà in vigore una nuova edizione del Regolamento sui trasporti militari, edizione che annulla e sostituisce non solo il Regolamento attuale, ma anche la Convenzione 28 settembre 1882 dalla quale esso trae origine, e le relative appendici, dappoichè, per accordi intervenuti coi Ministeri della Guerra e della Marina, le disposizioni del nuovo Regolamento avranno forza contrattuale.

Le stazioni dovranno prendere tosto conoscenza del detto Regolamento (la cui distribuzione sarà fatta dall'Ufficio Contabilità di Firenze) per curarne la esatta osservanza, ed allo scopo di facilitare loro tale compito si indicano in appresso le principali modificazioni ed aggiunte introdottevi, le quali dovranno essere applicate dal 1° luglio p. v. anche se il medesimo pervenisse alle stazioni qualche giorno dopo tale data.

Viaggiatori

1. Nuove categorie di persone ammesse a viaggiare a tariffa militare.

Tra le persone ammesse a viaggiare a tariffa militare vennero comprese le nuove categorie seguenti:

§ 17[b] *ufficiali in congedo provvisorio* negli stessi casi degli ufficiali in disponibilità, in aspettativa, ecc.;

§ 17[n bis] e § 24, *riparti ciclisti del Corpo nazionale di volontari ciclisti ed automobilisti* (V. C. A.);

17[o] e § 32, *personali dell'Ordine di Malta* negli stessi casi dei personali della Croce Rossa.

2. Viaggi compensati da indennità.

§ 17[d] Con opportuna aggiunta alla nota (1) del paragrafo 17 comma *d* è stato chiarito che la tariffa militare non è applicabile nei viaggi compensati con indennità, quando l'indennità stessa è a carico di altre Amministrazioni dello Stato che non siano i Ministeri della Guerra e della Marina.

3 Istituti militari superiori.

§ 17[e] Fra gli istituti militari superiori, i cui allievi hanno titolo all'applicazione della tariffa militare, venne aggiunta la *Scuola allievi ufficiali della R. Guardia di Finanza in Caserta.*

4. Visita di appello degli aspiranti dichiarati ammissibili agli Istituti militari superiori.

§ 17[f] Si è disposto che gli aspiranti dichiarati ammissibili agli istituti militari superiori, qualora non siano riconosciuti idonei nella visita medica presso i singoli istituti, possano prima di tornare in residenza, presentarsi alla visita di appello presso l'Ispettorato di Sanità militare in Roma, fruendo anche in tal viaggio della tariffa militare.

5. Viaggi degli inscritti di leva.

§ 17ⁿ Per evitare la possibilità di lunghi viaggi a tariffa militare non giustificati, si è disposto che, eccezione fatta per quelli provenienti dall'estero, gli inscritti di leva possano fruire della tariffa militare soltanto pel percoso dal Comune nel quale si trovano alla più vicina sede di Consiglio di leva.

6. Distintivi dei volontari ciclisti ed automobilisti.

§ 17 Ultimo capoverso. - I distintivi che i volontari ciclisti ed automobilisti debbono portare, quando non vestano l'uniforme, consistono in un fregio metallico, o in un bracciale con apposita sigla.

7. Nuove categorie di persone ammesse a viaggiare a tariffa differenziale C.

Fra le persone ammesse a fruire della tariffa differenziale C, vennero comprese le seguenti nuove categorie:

§ 18 ' *le famiglie degli ufficiali in aspettativa per infermità provenienti dal servizio* negli stessi casi ammessi, per gli ufficiali. dall'Ordine di Servizio N. 181-1909.

§ 18⁴ᵒ *i farmacisti militari di complemento* durante il tempo in cui prestano servizio;

§ 18⁸ᵒ e § 25 *i sottufficiali* quando viaggiano - con la rispettiva famiglia - nella seconda o terza classe dei treni ditissimi.

8. Viaggi delle persone di famiglia.

§ 19. Come è già stabilito dalla Concessione speciale C, per le famiglie degli impiegati dello Stato, si è ammesso, per le famiglie dei militari, l'applicazione della tariffa differenziale C, nel viaggio che le persone di famiglia debbono compiere quando recansi a convivere col proprio capo, rimanendo a suo carico.

9. Vie facoltative e deviazioni.

21. E' stato messo, come Allegato 14, l'elenco delle *vie facoltative e delle deviazioni;* elenco che corrisponde a quello stabilito pei viaggi a tariffa differenziale A, e che dovrà essere tenuto sempre in perfetto corrente.

10. Treni in cui possono viaggiare i sottufficiali allievi degli Istituti militari.

§ 22 e 25. Si è chiarito che i sottufficiali non possono viaggiare nei treni direttissimi anche se sono allievi delle scuole di Modena o di Caserta.

11. Treni appositi.

§ 24. Per una migliore utilizzazione del materiale venne ammesso che, nel caso di treni speciali in cui difettassero vetture di 3ª classe e fossero eccedenti quelle di 2ª, i compartimenti di 2ª classe eccedenti, purchè interi, possano essere occupati anche da uomini di truppa, sempre quando siano scortati da un graduato che prenda posto nel medesimo scompartimento.

12. Viaggi di piccoli drappelli di truppa in treni diretti.

§ 27. Sono state modificate le disposizioni relative ai treni in cui possono prendere posto i militari di truppa indrappellati e venne ammesso che, previ tempestivi accordi col capo della stazione di partenza, in casi di trasporti urgenti per motivi di ordine pubblico o di pubbliche calamità, possano prendere posto in treni diretti i piccoli drappelli di truppa di non oltre venti uomini complessivamente.

13. Viaggi dei soldati in treno diretto.

§ 28. Si è stabilito che l'autorizzazione a viaggiare nei treni diretti, che viene posta sui documenti di identità perso nale, debba indicare sempre, a scanso di contestazioni da parte dei controllori, se essa valga pel viaggio di andata soltanto od anche pel viaggio di ritorno.

Si avverte però il personale di controlleria che ove mancasse tale specificazione ed il documento di identità personale valesse per entrambi i viaggi, di andata e di ritorno, anche l'autorizzazione deve ritenersi valevole per tutti e due i viaggi, salvo riferirne alla Superiorità per le opportune pratiche di richiamo verso l'Autorità militare che ha rilasciato il documento incompleto.

14. Smarrimento o mancanza del biglietto di viaggio.

§ 51. Essendo stabilito dal Regolamento che i militari di truppa trovati sprovvisti di biglietto debbono procurarsi dai *comandi militari di stazione o da altra autorità militare o marittima* i documenti e, occorrendo, i denari pel regolare proseguimento del viaggio, venne disposto che, in tali casi, i militari stessi siano fatti scendere soltanto in località dove essi abbiano mezzo di ottemperare a tale loro obbligo.

15. Irregolarità di viaggio e relative sopratasse.

§ 53. È stato disposto che chi viaggia in classe non solo superiore a quella indicata sul biglietto, ma superiore anche alla classe competente in base al Regolamento, debba pagare doppia sopratassa.

16. Parenti-domestiche dei sottufficiali.

È tuttora ammesso che possano eccezionalmente fruire della tariffa ridotta concessa alle famiglie, le persone di servizio (donne) dei sottufficiali che sono anche loro parenti, senza avere tuttavia uno dei gradi di parentela stabiliti dal § 19 del Regolamento.

Queste persone però non possono essere iscritte sui libretti di famiglia, ma pei loro viaggi saranno emesse *richieste*, sulle quali dovrà figurare la qualità di *domestica* ed il grado di parentela col sottufficiale.

Sulle richieste mod. *B* tale indicazione sarà scritta a tergo.

Come documento di identità personale deve essere prodotta la tessera di riconoscimento, portante pure la qualità di domestica ed il grado di parentela col sottufficiale, nonchè la seguente dichiarazione firmata dal Comandante di Corpo o dal Capo d'Ufficio e munita di bollo: « *Nello stato di famiglia* (*o* « *nel libretto di famiglia*) *del sottufficiale* (*nome e cognome*) *non* « *è inscritta altra persona di servizio* ».

Bagagli e cani.

17. Nuove categorie di persone ammesse al trasporto del bagaglio.

La facoltà di spedire il bagaglio a tariffa militare è stata estesa:

§ 59. *Ai volontari ciclisti ed automobilisti* (per le biciclette);

§ 63. *Agli ufficiali e militi della Croce Rossa ed ai personali dell'Ordine di Malta*, nei casi stabiliti pel trasporto delle persone e nei limiti di peso indicati nell'Allegato N. 8 pei gradi del R. Esercito a cui sono equiparati, come dagli allegati N. 5 e 5*bis* del nuovo Regolamento (1).

Merci, quadrupedi, veicoli, ecc.

18. Applicabilità delle Tariffe.

§ 8. Presentata che sia la richiesta mod. *C* il trasporto è soggetto senz'altro all'applicazione dei prezzi della tariffa militare, non essendo più necessario eseguire il confronto fra questi prezzi ridotti e quelli delle tariffe ordinarie.

---

(1) Per le alte cariche della Croce Rossa e dell'Ordine di Malta, che non hanno equiparamento a gradi militari, la quantità (peso) di bagaglio trasportabile a tariffa militare è quella stabilita pel grado di Colonnello.

19. Trasporti di effetti e di masserizie.

§ 11. Per i trasporti di masserizie (sgomberi), spedite per conto proprio dai militari, è stata tolta agli speditori la facoltà di domandare la portata del carro e per conseguenza tali spedizioni dovranno essere tassate sempre *a peso*, qualunque sia la quantità delle robe spedite.

La tassa minima per vagone rimane applicabile nel solo caso in cui lo speditore domandi il carro « *per suo uso esclusivo* ».

20. Merci voluminose.

§ 13. Le masserizie (sgomberi) spedite per conto proprio dei militari non sono soggette all'aumento stabilito per le merci voluminose, come non lo sono per il pubblico.

21. Pagamento delle tasse.

§ 15. È stata tolta la restrizione del pagamento obbligatorio a partenza, riconosciuta l'opportunità che le spedizioni militari (tranne quelle eseguite a mezzo d'imprese) possano essere fatte anche in assegnato.

22. Irregolarità.

§ 78. Per facilitare ai militari la osservanza all'obbligo di denunciare, per la regolare tassazione, l'eccedenza di peso dei foraggi, delle bardature, ecc., caricati nei vagoni è stato ritenuto opportuno aggiungere che, qualora non venga fatta la presentazione di dette merci, sia per lo meno obbligatoria la dichiarazione sul documento di trasporto della loro qualità e quantità.

23. Bagaglio degli ufficiali spedito col grosso bagaglio dei Corpi.

§ 81. È stata modificata la nota (1) per togliere quella limitazione alla quantità di robe che gli ufficiali possono spedire col grosso bagaglio dei corpi; limitazione che, trattandosi di spedizioni eseguite a piccola velocità, e non mai come bagaglio, non ha ragione di sussistere.

24. Masserizie degli ufficiali, ecc.

2. E' stato chiarito che gli ufficiali hanno diritto alla applicazione della tariffa militare quando cessano, sia temporaneamente, che definitivamente, dal servizio e sono stati aggiunti a godere della riduzione gli ufficiali in aspettativa per infermità provenienti dal servizio nei casi di cui all'Ordine di Servizio N. 181-1909.

25. Carico e scarico.

§ 83. Si richiama l'attenzione sull'aggiunta fatta all'avvertenza N. 2 al punto 1 della « Piccola Velocità » dell'Allegato N. 2, colla quale aggiunta il cointeso abbuono sul diritto fisso viene esteso alle operazioni di carico e scarico dei cereali, del fieno, della paglia e dei rottami di ferro, s'intende però sempre per le spedizioni a vagone completo.

26. Grossi pesi indivisibili ecc., ecc.

§ 84. È stato elevato a *30 tonnellate* il limite massimo della portata dei carri che possono essere forniti dall'Amministrazione ferroviaria e ciò perchè questa essendo ora provvista di carri adatti, può effettuare anche trasporti di pesi indivisibili dalle 20 alle 30 tonnellate (veggasi apposita aggiunta dei prezzi nel relativo prospetto dell'Allegato N. 2).

27. Veicoli ammessi al trasporto.

§ 86. Anche alle spedizioni delle automobili appartenenti ai volontari del Corpo Nazionale V. C. A. è concessa l'applicazione della tariffa militare nei soli casi in cui è ammesso il trasporto dei volontari stessi.

28. Norme generali di tassazione dei veicoli.

§ 88. Si richiama pure l'attenzione sull'aggiunta fatta al secondo capoverso in riguardo ai trasporti di veicoli a G. V. qualora si renda applicabile la tassa minima pei materiali, nel

qual caso si è stabilito che la tassazione per ogni vagone non debba mai superare *il doppio* della tassa minima pei veicoli a grande velocità. Con ciò vien tolta l'anomalia, nel caso di veicoli pesanti, a 4 ruote, che uno di essi caricato *solo* su un vagone dovesse pagare la tassa minima dei materiali, mentre, se sullo stesso vagone vi fossero caricati due veicoli anche di peso maggiore, ad essi sarebbe stata applicata una tassa complessivamente minore di quella pel veicolo *solo*.

29. Materiale dell'Ordine di Malta.

§§ 82, 92 e 96. L'applicazione del Regolamento pei trasporti militari è estesa ai quadrupedi, alle merci, ai materiali, alle vettovaglie, alle masserizie ed ai veicoli appartenenti all'Ordine di Malta se spediti per conto ed a spese del Ministero della Guerra.

30. Reclami per tardata resa.

§ 124. Dal 1° luglio, la definizione dei reclami dipendenti da ritardi *su spedizioni non in conto corrente*, è deferita alle competenti sezioni (o divisioni) del movimento e traffico.

Documenti per l'eseguimento dei trasporti.

31. Libretto ai sottufficiali non marescialli.

Ai sottufficiali, non marescialli, che contano 12 anni di servizio è stato concesso, per sè e per le loro famiglie, l'uso dei libretti mod. *A* ed *A*-bis.

I libretti relativi avranno sulla copertina l'indicazione « sott'ufficiali ».

Gli stessi libretti serviranno, in seguito, anche pei marescialli, quando sarà esaurita la scorta degli attuali loro libretti.

32. Modelli dei documenti.

I modelli dei documenti allegati all'attuale Regolamento sui trasporti militari non si ristampano e perciò dovranno essere da esso staccati ed uniti al Regolamento nuovo.

Servizio cumulativo.

Le Amministrazioni appresso indicate non avendo finora accettato il nuovo Regolamento, si avverte che, pei trasporti interessanti le linee da esse esercitate, continueranno a valere, sulle medesime, le condizioni del precedente Regolamento:

Società per le ferrovie del Mediterraneo
Società ferrovie Secondarie Romane
Società per le ferrovie Nord Milano
Società generale di ferrovie economiche Valle Seriana.

Tariffe.

I prezzi pei trasporti militari contenuti nell'Allegato N. 2 del nuovo Regolamento comprendono le variazioni derivanti dall'applicazione degli articoli 14 e 15 della legge 13 aprile u. s. N. 310, di cui agli Ordini di Servizio N. 118 e 142 c. a. Al detto Regolamento è stata aggiunta, come Allegato N. 2-*bis*, la tabella dei prezzi fatti, per chilometro, pei viaggi in base alla tariffa differenziale *C*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 191. (SERVIZIO VIII).

Servizio diretto fra l'Italia e la Francia Via Modane, Ventimiglia e Sempione per viaggiatori e bagagli.

Col giorno 1° luglio 1911 vengono modificati, in relazione a quanto prescrive la legge N. 310 del 13 aprile 1911, i prezzi dei biglietti del suindicato servizio diretto.

Si fa luogo pertanto alla diramazione di un fascicolo di varianti ai prezzi risultanti dalla relativa Tariffa, edizione 1° maggio 1911 (Ordine di Servizio 45-1911), nel quale sono pure comprese le nuove corrispondenze fra Genova, Milano, Roma, Firenze, Torino e Venezia da una parte e Cap d'Ail-La Turbie

dall'altra, per le quali vengono emessi biglietti di corsa semplice nei due sensi, e che vanno aggiunte a quelle risultanti dai prospetti allegati al suaccennato Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 192. (Servizio VIII).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli Italo-Germanico, Via Gottardo e Sempione.

Col 1° luglio 1911 vengono modificati, in relazione a quanto prescrive la legge N. 310 del 13 aprile 1911, i prezzi dei biglietti del suindicato servizio diretto.

Si fa luogo pertanto alla diramazione di un II Supplemento alla relativa Tariffa, edizione 1° novembre 1908 (Ordine di Servizio N. 310-1908), nel quale, oltre ai nuovi prezzi, sono comprese alcune nuove corrispondenze dirette che, unitamente a quelle istituite col 1° Supplemento, vengono indicate nell'annesso prospetto e che vanno aggiunte a quelle risultanti dai prospetti allegati al suaccennato Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 193. (Servizio VIII).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia da una parte ed il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra dall'altra, via Gottardo e via Sempione-Sterpenich.

Col 1° luglio 1911 viene attivata una nuova tariffa per il servizio diretto sovraindicato, la quale annulla e sostituisce quella italo-belga-inglese, via Gottardo, edizione 1° marzo 1887, coi relativi fascicoli di correzione.

Le corrispondenze per le quali si distribuiscono i biglietti

diretti e si registrano direttamente i bagagli in base alla nuova tariffa sono indicate nel prospetto allegato al presente.

BIGLIETTI (1). — I biglietti hanno la forma di libretto a tagliandi dei colori in uso per i servizi internazionali, e cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe.

Essi valgono per tuttt i treni che hanno vetture di classe corrispondente, salve le eventuali restrizioni portate dall'orario ufficiale. Quelli di 1ª classe danno diritto di prender posto nei treni di lusso, dietro pagamento del relativo supplemento di prezzo.

Validità. — La durata della validità è fissata:

a) per i biglietti di *corsa semplice* in 20 giorni;

b) » » » *andata e ritorno* in 60 giorni.

Il periodo di validità decorre dal giorno della distribuzione risultante dal timbro a data apposto sulla copertina e scade alla mezzanotte dell'ultimo giorno.

Il viaggio può essere incominciato ad una data qualsiasi entro il periodo della validità del biglietto, salvo nel Belgio, ove il viaggio dev'essere incominciato nel giorno d'emissione del biglietto.

Fermate. — Sui tagliandi relativi al'a percorrenza italiana è indicata la quantità delle fermate intermedie ammesse.

Per la controlleria di dette fermate valgono le norme vigenti al riguardo per i biglietti interni in foglietto della tariffa differenziale *A*.

Itinerario. — I biglietti per le corrispondenze via Gottardo da e per Torino, Genova, Roma e Napoli sono facoltativi per la via di Chiasso o per quella di Pino.

Al tagliando relativo alla percorrenza delle ferrovie federali oltre Chiasso o Luino va annessa una sezione di controllo da staccarsi dal personale della stazione di Luino, quando il viaggiatore segue quella via, e dagli agenti delle Ferrovie Fede-

(1) Le stazioni e le Agenzie interessate verranno fornite dei biglietti per le nuove corrispondenze ammesse, come pure di quelli per le corrispondenze già esistenti, che vengono ristampati: esse però devono provvedere dal conto loro, per l'assegnazione ai biglietti attuali — dal 1º luglio 1911 e finchè non vengano sostituiti — dei prezzi risultati dalla nuova tariffa.

rali, unitamente al tagliando di quell'Amministrazione, qualora il viaggiatore segua la via di Chiasso.

L'assegnazione dei prodotti all'una od all'altra delle suddette vie facoltative effettuandosi in base ai tagliandi ritirati, importa che venga posta ogni diligenza nel distacco della sezione di controllo anzidetta, che dev' essere inviata al Controllo Prodotti in piego a parte.

Per le relazioni con Genova, Torino, Venezia e Napoli le ferrovie inglesi non distribuiscono dei biglietti diretti per le dette destinazioni italiane, ma due biglietti distinti: uno per la percorrenza Londra-Milano oppure Londra-Roma, l'altro per l' ulteriore percorrenza italiana da Milano per Genova, o Torino, o Venezia e, rispettivamente, da Roma per Napoli (1).

Ragazzi. — Le condizioni di trasporto dei ragazzi sono differenti secondo che trattisi del servizio col Belgio e coll'Olanda o di quello coll'Inghilterra.

Servizio col Belgio e coll' Olanda. — I ragazzi di età fino a 3 anni sulle ferrovie italiane e quelli fino a 4 anni sulle altre ferrovie sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto: quelli di età superiore ai 3 anni sono trasportati con biglietti da ferrovia a ferrovia, secondo le condizioni delle tariffe interne di ciascuna Amministrazione.

Servizio coll' Inghilterra. — I ragazzi al disotto di 4 anni sono trasportati gratuitamente per l'intera percorrenza italiana ed estera e quelli dai 4 ai 10 anni a mezza tariffa.

I biglietti di corsa semplice distribuiti per ragazzi viaggianti a mezza tariffa sono quelli stessi che servono per gli adulti. Le stazioni distaccano, per versarla al Controllo, la metà di destra di uno speciale tagliando che vi è appositamente inserito e pongono sulla copertina e su ciascun tagliando l'impronta di un bollo: *Ragazzo* o *Child.*

Due ragazzi dai 4 ai 10 anni possono viaggiare con un biglietto di adulto di corsa semplice o di andata e ritorno. Non si distribuiscono biglietti di andata e ritorno a mezza tariffa.

---

(1) Veggansi le condizioni d' uso di questi biglietti complementari italiani nell' Ordine di Servizio n. 144-1911.

Bagagli. — Per le stesse corrispondenze per le quali si distribuiscono biglietti diretti si registrano anche i bagagli. Secondo quanto risulta dalla nuova tariffa, sono però ammesse alla registrazione diretta dei bagagli anche talune stazioni che non sono fornite dei relativi biglietti diretti (1).

Oltre che per la stazione destinataria del biglietto, il bagaglio può essere registrato anche per una stazione intermedia posta sull'itinerario del viaggio, purchè esista servizio diretto dei bagagli con detta stazione.

Sulla presentazione di biglietti che ammettono vie facoltative, il bagaglio deve essere sempre registrato per la via seguita dal viaggiatore e che questi deve quindi indicare.

Nelle registrazioni dirette per e dall'Inghilterra devesi computare una franchigia di 30 Kg. di bagaglio per ogni biglietto diretto presentato, riferibilmente alle percorrenze belghe, francesi ed inglesi.

Nella tariffa sono all'uopo indicate delle tasse distinte e cioè: *A*) Tassa per i percorsi italiani, svizzeri e germanici da applicarsi sul peso totale arrotondato; *B*) Tassa per i percorsi belgi, francesi, olandesi ed inglesi da applicarsi tenendo conto, nel caso di registrazione diretta e su presentazione di biglietto diretto, della franchigia nella misura di cui sopra.

La registrazione si effettua secondo le norme e mediante la compilazione del foglio di via in uso per i servizi internazionali.

Velocipedi. — La registrazione diretta dei velocipedi non è ammessa in questo servizio diretto.

Carrozze-salone, carrozze a letti, carrozze per ammalati, bagagliai speciali. La nuova tariffa comprende anche le condizioni e le tasse per il trasporto in servizio diretto fra l'Italia ed il Belgio dei viaggiatori in vetture-salone, vetture a letti, vetture speciali per ammalati, nonchè per il trasporto del bagaglio in bagagliai speciali.

---

(1) Per le corrispondenze nuove le stazioni interessate debbono far richiesta, nei modi d'uso, delle etichette e dei listini (Mod. H-62 e 62-a) necessari per le spedizioni dei bagagli.

Tali trasporti si effettuano mediante l'emissione del bollettino (mod I-223) e del biglietto di supplemento (mod. I-203) indicati dall'art. 9, punto c) nel fascicolo delle « Norme di contabilità » distribuito coll'Ordine di Servizio 160-1909.

Analogo bollettino è in uso presso le stazioni delle Ferrovie Belghe per i trasporti speciali di cui trattasi nel senso dal Belgio per l'Italia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 194. (Servizio VIII).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia, via Gottardo.

Col 1° luglio 1911 viene attivata una nuova tariffa per il servizio viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia, via Gottardo, la quale comprende pure i biglietti Milano-Parigi e viceversa, facoltativi via Mocenisio, Sempione e Gottardo istituiti coll'Ordine di servizio n. 342 1910.

Detta tariffa annulla e sostituisce — per quanto riguarda il servizio colla Francia — quella in data 15 novembre 1904 ed il relativo fascicolo di « Varianti ai prezzi » del 1° novembre 1906.

Le corrispondenze dirette, quali risultano stabilite al 1° luglio 1911, trovansi indicate nel quadro allegato al presente.

Biglietti (1). — I biglietti hanno forma di libretto e sono, come attualmente, dei colori in uso per i servizi internazionali, cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe.

(1) I biglietti verranno ristampati, o corretti, secondo le particolari istruzioni che saranno impartite al riguardo dal controllo Prodotti direttamente alle stazioni ed alle Agenzie interessate; queste debbono frattanto correggere a mano, in conformità di quelli risultanti dalla nuova Tariffa, i prezzi attualmente indicati sui biglietti di vecchia edizione.

Essi valgono per tutti i treni aventi vetture di classe corrispondente, salve le eventuali restrizioni risultanti dagli Orari Ufficiali. Quelli di 1ª classe danno diritto di prender posto nei treni di lusso, dietro pagamento del relativo supplemento di prezzo.

Validità. — I biglietti di corsa semplice hanno la validità di 10 giorni a quelli di andata e ritorno di 30 giorni; per eccezione, gli andata e ritorno Roma-Parigi e viceversa valgono 45 giorni.

La validità dei biglietti di andata e ritorno può essere prorogata, per un periodo corrispondente alla metà della validità normale, mediante pagamento di un supplemento di prezzo, risultante dalla Tariffa.

La proroga può essere applicata dalla stazione di partenza, o da quella di destinazione, nonchè dalle stazioni intermedie italiane ammesse al servizio diretto di cui trattasi. La stazione che concede la proroga deve completare la relativa dichiarazione che è all'uopo stampata sui detti biglietti di andata e ritorno.

La proroga può essere concessa anche dopo la scadenza della validità normale, ma in tal caso il viaggiatore deve pagare il relativo supplemento prima di prender posto nel treno, perchè diversamente sarà da considerare come sprovvisto di biglietto.

La validità dei biglietti di andata e ritorno Parigi-Luino e Parigi-Milano viene portata gratuitamente a 60 giorni quando detti biglietti siano distribuiti a Parigi con biglietto interno italiano, o quando il portatore acquisti a Luino o Milano un biglietto circolare, od un biglietto d'abbonamento speciale o di andata e ritorno combinato italiano.

Anche questa proroga gratuita viene fatta risultare, nel caso, sul biglietto di andata e ritorno da Parigi, completando la dichiarazione di proroga stampata sulla copertina del biglietto stesso.

Fermate. — La quantità delle fermate intermedie ammesse sulla percorrenza italiana è indicata sui relativi tagliandi.

Per la controlleria di tali fermate valgono le norme vigenti al riguardo per i biglietti interni in foglietto della tariffa differenziale *A*.

In Isvizzera ed in Francia i biglietti danno facoltà di fermarsi in tutte le stazioni intermedie del percorso dei rispettivi tagliandi; in Francia è però prescritta la vidimazione all'arrivo nel caso di fermate in stazioni intermedie del percorso dei tagliandi.

Ragazzi. — I ragazzi al disotto di tre anni viaggiano gratuitamente sull'intera percorrenza; quelli di età dai 3 ai 4 anni sono trasportati a mezza tariffa sulle ferrovie italiane, e francesi e gratuitamente sulle ferrovie svizzere; infine quelli dai 7 ai 12 anni viaggiano a tariffa intera sulle linee italiane e francesi ed a mezza tariffa sulle linee svizzere.

Si distribuiscono pertanto biglietti diretti a mezza tariffa solamente pei ragazzi dai 4 ai 7 anni, cha fruiscono della riduzione sull'intera percorrenza.

I biglietti di corsa semplice distribuiti per ragazzi viaggianti a mezza tariffa sono quelli stessi che servono per gli adulti. Le stazioni distaccano la metà di destra di un tagliando di controllo che vi è appositamente inserito e pongono sulla copertina e su ciascun tagliando l'impronta di un bollo: *Ragazzo* o *Enfant.*

Per due ragazzi dai 4 ai 7 anni può valere un sol biglietto di corsa semplice per adulto: però, in questo servizio diretto, due ragazzi non possono viaggiare con un sol biglietto di andata e ritorno.

Bagagli. — La registrazione diretta dei bagagli e dei velocipedi, si puó effettuare per le diverse vie e per le stesse relazioni per le quali si distribuiscono i biglietti diretti.

Secondo quanto risulta dalla nuova tariffa la registrazione diretta è però ammessa anche da e per talune stazioni italiane per le quali non esistono biglietti diretti (1).

I portatori dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno godono, sulla percorrenza francese, di una franchigia di 30 kg. tanto per il trasporto dei bagagli, quanto per quello

(1) Le stazioni nuove ammesse debbono far richiesta, nei modi d'uso, delle etichette e dei listini (Mod. H-62 e 62 a) loro occorrenti per le spedizioni dei bagagli e dei velocipedi per le destinazioni francesi e per gli itinerari per i quali possono registrare.

dei velocipedi. Tale franchigia è ridotta a 20 kg. per i ragazzi muniti di biglietto a mezza tariffa. Nessuna franchigia è concessa sugli altri percorsi.

Nella tariffa le tasse per i bagagli e pei velocipedi sono pertanto esposte separatamente per le percorrenze italiane e per quelle svizzere — per quali le tasse si applicano sul peso effettivo arrotondato — e per le percorrenze francesi, le cui tasse sono da applicare previa deduzione della franchigia anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 54. (SERVIZIO VIII).

Trasporti di pollame e cacciagione.

Malgrado le raccomandazioni ripetutamente fatte, molte stazioni non prestano tutta la diligenza voluta nella accettazione delle spedizioni di pollame e di cacciagione in ceste e gabbie, effettuate sotto il regime della Tariffa speciale N. 3 G. V., dal che deriva che qualunque anormalità, per quanto lieve, si accerti a destinazione, come qualche stecca rotta od anche semplicemente scorrevole, qualche rottura, rattopatura od allentamento della rete prescritta dalla Condizione 4ª della Tariffa stessa, possono offrire motivo ai destinatari di affermare l'esistenza di ammanchi e manomissioni che in realtà non sussistono, in quanto le eventuali differenze di peso in meno riscontrate, sono invece dipendenti unicamente dal calo naturale.

Accade così che l'Amministrazione deve sottostare, oltrechè ad un ingente lavoro pei numerosi processi verbali di accertamento che si devono compilare a destinazione e per la trattazione dei corrispondenti reclami, anche all'onere di molte indennità non dovute.

Si trova pertanto necessario di invitare tutte le stazioni ad usare la maggiore diligenza nell'accettazione delle spedi-

zioni in parola, accertandosi sempre che le gabbie e ceste adoperate dai mittenti si trovino in condizioni tali da costituire una reale garanzia contro ogni possibilità di manomissioni del loro contenuto e non presentino alcuna anormalità che offra appiglio a lasciar poi pretestare le manomissioni medesime.

Una costante e scrupolosa attenzione in tal senso si rende tanto più indispensabile in quanto per le spedizioni in parola d'ordinario gli speditori adoperano ceste e gabbie logore per uso prolungato, cosicchè le stecche delle gabbie, non più ben fissate nelle intelaiature permettono di rimuoverle facilmente e di riapplicarle senza lasciar traccia e le vecchie rattoppature delle maglie, quando pure esistono, nascondono agevolmente rotture e riannodature nuove.

Le stazioni abbiano sempre presente che la tariffa speciale n. 3 G. V. impone, colla condizione 4ª, che le ceste o gabbie devono essere interamente avviluppate da una rete solida, non rattoppata, con maglie di larghezza non eccedente i due centimetri ed inoltre assicurata con piombi o suggelli del mittente e che diversamente il trasporto ha luogo senza responsabilità della ferrovia per le deficienze. Ora, se la detta condizione di tariffa non esclude che il mittente possa non applicare la detta rete ed in conseguenza correre il rischio che si verifichino deficienze, da questo non deriva che l'Amministrazione debba trascurare di esigere che le ceste, casse e gabbie, se anche non ammagliate, siano tuttavia in condizioni ineccepibili di sicurezza e solidità, giacchè la presunzione di irresponsabilità che l'accennata condizione 4ª crea a favore della ferrovia quando manchi l'ammagliatura è difficilmente sostenibile allorchè gli accertamenti fatti in arrivo constatino anormalità che possono anche attribuirsi a manomissioni avvenute lungo il viaggio.

Quante volte dunque, le casse, ceste, o gabbie, siano o no ammagliate, non si trovano nelle ineccepibili condizioni anzidette, dovranno dalle stazioni mittenti venire respinte, a meno che lo speditore non rilasci bollettino di garanzia, ben chiaro e specificato, per sollevare l'Amministrazione da ogni responsabilità.

Si è fatto pure questione se il calo naturale fissato dalla condizione 8ª della stessa Tariffa speciale N. 3 G. V. sia ap-

plicabile anche nel caso in cui le anormalità dell'imballaggio riscontrate in arrivo lasciano realmente presumere un furto imputabile alla ferrovia.

Non v'è dubbio che, a rigore, il calo naturale è applicabile anche nel detto caso, dal momento che esso è insito nella stessa natura della merce di cui è questione, motivo per cui, in massima, lo si deve dedurre dalle deficenze di peso riscontrate a destinazione e considerare dovuta a sottrazione da risarcirsi solo la rimanente differenza.

Naturalmente però tale concetto non è applicabile quante volte le particolari circostanze del caso dimostrino che la differenza di peso riscontrata in meno è dovuta in modo certo ed evidente a manomissione e non a calo naturale. Ciò avverrebbe, ad esempio, quando fra l'accettazione e la riconsegna della spedizione sia decorso un tempo così breve da non permettere evidentemente di supporre che per calo naturale il pollame sia scemato del peso corrispondente alla differenza riscontrata, oppure quando l'avente diritto fornisca la prova rigorosa che il numero dei capi riconsegnati è inferiore a quello spedito e che la deficenza di peso corrisponde al peso medio di uno dei capi costituenti la spedizione molteplicato per il numero dei mancanti.

Avvertesi infine che, trattandosi di cose trasportate a peso e non a numero, il risarcimento dovuto all'avente diritto quante volte sia riconosciuta la responsabilità dell'Amministrazione deve essere sempre calcolato, e quindi anche nei due casi sopra previsti, sul prezzo della piazza d'origine per ogni chilogramma di merce consegnata in meno, non mai sul quantitativo dei vari generi di capi risultante dalle fatture commerciali, sebbene queste ultime siano da molti destinatari ritenute erroneamente valevoli a dimostrare l'entità del danno reclamato.

Nel raccomandare la rigorosa osservanza delle disposizioni che precedono, si avverte che saranno adottate misure punitive severe contro quegli agenti che ancora vi contravvenissero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni.

Circolare N. 55. (Servizio VIII).

Apertura dell'Agenzia di città a Porto Empedocle.

Col giorno 1° luglio 1911 verrà istituito il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Porto Empedocle ed il comune omonimo ai prezzi indicati nell'unito prospetto e verrà aperta l'Agenzia di Città in quel comune medesimo.

Si dovrà pertanto inscrivere il nome della detta stazione ed indicare la relativa tariffa a pag. 25 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, e nella colonna 14 della pag. 74 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche edizione 1908, di fianco a Porto Empedocle stazione, si dovranno esporre le lettere G. P.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio 192-1911.

SERVIZIO ITALO-GERMANICO

Via GOTTARDO

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate o viceversa	Aachen	Berlin (Berlino)	Bonn	Bremen (Brema) (via Francoforte)	Bremen (Brema) (via Colonia)	Bremen (Brema) (via Francoforte o Colonia)	Coblenz Hbf. (Coblenza)	Colmar (Els.)
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	c. s. (1)	c. s.	—	c. s. (1)	—	c. s.	—
Firenze S. M. N. . . .	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Genova P. P.	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1)	c. s.	c. s.	a. r. (1)	c. s.	c. s.
Luino	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	—	—	c.s a.r. (1)	—	c. s.	—	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)
Napoli	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini. . . .	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	—	—	—
S. Margherita	—	c. s.	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	c.s a.r. (2)	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Ventimiglia	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona	—	—	—	—	—	—	—	—

c.s. Biglietti di corsa semplice. — a.r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia.
(2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Cöln (Colonia)	Diedenhofen	Duisburg	Düsseldorf	Eisenach	Erlangen	Essen	Frankfurt a. M. (Francoforte s. M.)
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Como	c. s.	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.
Firenze S. M. N. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	—
Luino	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—
Napoli	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Roma Termini	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	c.s. a.r. (1) (2)	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—
Ventimiglia	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona. P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all' Italia.
(2) Biglietti esistenti nel solo senso dall' Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate a quelle controindicate o viceversa	Naumburg	Osnabrück	Pforzheim	Strassburg (Strasburgo)	Tübingen	Wiesbaden Hbf.	Worms
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	c.s. (1)	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s.
Luino	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—
Milano C.	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c.s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s.
Napoli	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—
Roma Term.	—	—	—	—	—	—	—
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	—	c.s. a.r. (2)	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—
Ventimiglia	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—

c.s. Biglietti di corsa semplice. — a.r. Biglietti di andata e ritorno.
(1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia.
(2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Via Sempione

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Aachen	Godesberg
Genova P. P.	c. s. (1)	c. s. (1
Milano C.	—	c. s. (1

c. s. = corsa semplice
(1) Biglietti emessi nel solo senso dalla Germania all'Italia.

Servizio diretto viaggiatori fra l'Italia da una parte ed il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra dall'altra

Via Gottardo — e via Sempione — Sterpenich

Dalle stazioni sottoindicate a quelle controindicate o viceversa	TRANSITO	BELGIO					
		Anversa	Bruxelles	Gand	Liegi *via Marche*	Liegi *via Namur-Andenne*	Malines
Brindisi	Gottardo	c. s.	c. s.	—	—	—	—
Firenze S. M. N. . . .	id.	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	—	—	—	—
Genova P. P.	id.	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (4)	—	—	—	—
id.	Sempione	c. s.	c. s.	—	—	—	—
Milano C.	Gottardo	c.s.a.r.	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)*	c.s.a.r. (5)	—
id.	Sempione	c. s.	c.s.a.r. (2-4)	—	—	—	—
Napoli	Gottardo	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	—	—	—	—
Roma Term.	id.	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	—	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (5)	c.s.a.r. (4)
Torino P. N.	id.	c.s.a.r.	c.s.a.r. (1)	—	—	—	—
id.	Sempione	c. s. (4)	c.s.a.r. (4) (2-4)	—	—	—	—
Venezia	Gottardo	c. s.	c. s.	—	—	—	—

c. s. corsa semplice — a. r. andata e ritorno.
(1) Vedasi anche via Sempione.
(2) Biglietti facoltativi nell'andata via Gottardo e nel ritorno via Sempione, o viceversa.
(3) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia.
(4) Nel senso dall'Italia, questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.
(5) Biglietti da istituire in caso di bisogno.

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	TRANSITO	BELGIO		OLANDA		
		Namur	Ostenda	Aja	Amsterdam	Rotterdam
Brindisi	Gottardo	—	c. s.	c. s. (4)	c. s (4)	c. s. (5)
Firenze S. M. N. . . .	id.	—	—	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)
Genova P. P.	id.	—	c.s. a.r. (4)	c.s. a.r. (4)	c.s. a.r. (4)	c.s. a.r. (5)
id.	Sempione	—	c. s.	c. s. (4)	c. s (4)	c. s. (4)
Milano C.	Gottardo	c.s. a r. (4)	c.s. a.r. (4)	c.s. a.r. (4)	c.s. a.r. (4)	c.s. a r. (5)
id.	Sempione	—	c. s.	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (4)
Napoli	Gottardo	—	—	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)
Roma Ter.	id.	c.s. a.r. (4)	—	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)
Torino P. N.	id.	—	c.s. a.r.	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)	c.s. a.r. (5)
id.	Sempione	—	—	c. s. (5)	c. s. (5)	c. s. (5)
Venezia	Gottardo	—	—	c. s. (4)	c. s. (5)	c. s. (5)

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.
(4) Nel senso dall' Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.
(5) Biglietti da istituire in caso di bisogno.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 194-1911.

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia, via Gottardo, e fra Milano e Parigi, con biglietti facoltativi via Moncenisio, Sempione e Gottardo

Quadro delle corrispondenze

Dalle sottoindicate stazioni a quelle controindicate o viceversa	Parigi	Nancy	Reims
Como	c. s. - a. r. (1)	—	—
Firenze S. M. N.	c. s. - a. r.	—	—
Luino.	c. s. - a. r.	—	—
Milano C.	c. s. - a. r.	c. s. (1)	c. s. (1)
Roma Term.	c. s. - a. r.	—	—
Venezia	c. s. - a. r.	—	—
Verona P. V..	c. s.	—	—

c. s. - corsa semplice — a. r. andata e ritorno.
(1) Biglietti emessi nel solo senso dalla Francia all'Italia.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

pagina 25 aggiungere le seguenti indicazioni:

Località	Grande Velocità							Piccola Velocità				Osservazioni
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
to Empedocle	0.15	—	0.10	0.20	0.30	0.50	0.25	0.25	0.45	0.15	0.25	

Dalle stazioni sottoindicate a quelle controindicate o viceversa	TRANSITO	INGHILTERRA					
		Dover	Grimsby	Hull	Londra *via Bruxelles-Ostenda*	Londra *via Bruxelles-Calais o Boulogne*	Londra o March *via Bruxelles-Anversa*
Brindisi	Gottardo	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (5)	c. s. (5)	c. s. (5)
Firenze S. M. N. . . .	id.	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (5)	c.s.a.r. (5)	c.s.a.r. (3) (5)
Genova P. P.	id.	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4) (5)	c.s.a.r. (4) (5)	c.s.a.r. (5)
id.	Sempione	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (5)	c. s.	c. s. (5)
Milano C.	Gottardo	c.s.a.r. (4) (1-4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r.	c.s.a.r.
id.	Sempione	c.s.a.r. (4) (2-4)	c. s. (4)	c. s. (4)	c.s.a.r. (5) (2-5)	c. s.	c. s. (5)
Napoli	Gottardo	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4) (5)	c.s.a.r. (4) (5)	c.s.a.r. (4)
Roma Term.	id.	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r.	c.s.a.r. (5)	c.s.a.r. (4)
Torino P. N.	id.	c.s.a.r. (4) (2-4)	c.s.a.r. (4)	c. s. (4)	c.s.a.r. (4) (2-5)	c. s. (4)	c.s.a.r. (5)
id.	Sempione	a. r. (2-4)	c. s. (4)	c. s. (4)	a. r. (2 5)	—	—
Venezia	Gottardo	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4)	c.s.a.r. (4) (5)	c.s.a.r. (4) (5)	c.s.a.r. (5)

c. s. corsa semplice. — a. r. andata e ritorno.
(1) Vedasi anche via Sempione.
(2) Biglietti facoltativi nell'andata via Gottardo e nel ritorno via Sempione, o viceversa.
(3) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia.
(4) Nel senso dall'Italia, questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.
(5) Biglietti da istituire in caso di bisogno.

SENTENZE.

Azione di regresso fra vettori — Prescrizione semestrale.

La prescrizione semestrale propria delle azioni derivanti dal contratto di trasporto contempla anche l'azione di regresso del vettore chiamato in causa contro quello che lo ha preceduto.

La prescrizione dell'azione di regresso comincia a decorrere dal giorno della citazione introduttiva del giudizio principale.

TRIBUNALE DI BOLOGNA, in sede di appello — Udienza 2 marzo 1911; Presid. RASPONI - Est. DE LUCE - SOCIETÀ VENETA contro FERROVIE STATO e CURTI.

FATTO.

Con atto di citazione 19 aprile 1909, a ministero dell'Ufficiale giud. Bianchi Giulio, il sig. Curti Augusto commerciante, convenne in giudizio avanti la Pretura del Mandamento di Budrio la Società Veneta per costruzioni ed esercizio delle Strade Ferrate secondarie con sede in Padova, in persona del Capo stazione di Budrio, sig. Algeri Francesco, e chiese che la convenuta Società venisse in di lui favore condannata al pagamento della somma di L. 222, o di quella altra che fosse stata dal Magistrato adito riconosciuta più equa, a titolo di rivalsa di spese di trasporto e danni per ritardata resa.

A fondamento della domanda il Curti premetteva in fatto che destinatario della spedizione n. 118 di un vagone completo di 120 quintali di granone fatta ad Adria il 26 ottobre 1908, non potè ottenerne lo svincolo che il 16 novembre successivo, giorno in cui detto vagone arrivò alla stazione di Budrio, dopo ripetute richieste e reclami. Che per tale ritardata consegna, oltre il termine mas-

simo di resa prescritto dai vigenti regolamenti ferroviari, aveva diritto al rimborso delle spese di trasporto ammontanti a L. 102.00 ed all'emenda dei danni subiti per mancata vendita, sviamento di clienti ecc., danni che determinava nella misura di lire una per ogni quintale. Il Curti chiese ancora il pagamento degli interessi sulla detta somma, nonchè la condanna della convenuta Società al pagamento di tutte le spese del giudizio ed onorari di causa. Il tutto con sentenza munita di clausola di provvisoria esecuzione. Contestatasi la lite, l'attore insistè nella domanda, ed a conforto della stessa esibì copia della richiesta fatta alla Direzione della Società Veneta in data 18 novembre 1908, registrata a Bologna il successivo 23 aprile 1909, e deferì un interrogatorio al rappresentante della convenuta Società in ordine alla verità dei fatti da lui dedotti in citazione. La Società Veneta da parte sua, riservandosi ogni e qualsiasi diritto in ordine alla irricevibilità del reclamo del Curti, sia per non averlo quest'ultimo presentato nelle forme volute, e sia ancora per essere lo stesso reclamo colpito dalla prescrizione stabilita dalle tariffe ferroviarie, chiese termine per chiamare in garanzia le Ferrovie dello Stato. Ed infatti con atto di citazione 7 aprile 1910 la Società Veneta convenne l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato avanti il Pretore di Budrio, chiedendo che venissero dichiarate obbligate a tenerla rilevata ed indenne da ogni spesa, molestia e danno dipendente dal giudizio contro di essa proposto dal Curti Augusto.

Intervenute in causa le Ferrovie dello Stato, dedussero l'improponibilità della domanda di garantia spiegata dalla Società Veneta, sia perchè in forza dell'art. 87 della Convenzione 1° settembre 1897, la stessa Società Veneta era obbligata a liquidare direttamente la lite col Curti, essendo la causa di un valore inferiore alle lire trecento e sia perchè ad ogni modo la domanda in garantia era colpita dalla prescrizione di cui all'art. 926 Cod. di comm. giacchè fra l'atto introduttivo del giudizio principale e la citazione in rilievo erano trascorsi più di sei mesi, anzi quasi un anno. La Società Veneta combattè tali eccezioni, ed insistè nella sua domanda, chiedendo che, sospesa ogni pronunzia in merito al giudizio principale venisse anzitutto accolta la sua domanda di rilievo con la condanna delle Ferrovie dello Stato nelle spese. Non opponendosi l'attore

Curti, nell'assenza delle Ferrovie, la causa venne messa a deliberazione. Il Pretore con sentenza 9 12 luglio 1910, premesso che la lettera 16 giugno 1909 delle Ferrovie dello Stato non poteva avere il valore che le attribuiva la Società Veneta di accettazione cioè della lite principale, ritenne che effettivamente la domanda in garantia era colpita dalla prescrizione di cui all'art. 926 del Codice di comm. e conseguentemente, accogliendo l'eccezione delle Ferrovie dello Stato, rigettò la domanda della Società Veneta, condannandola al pagamento delle spese del giudizio. Avverso questa sentenza la Società Veneta ha interposto appello a questo Collegio con atto 16 settembre 1910, notificato tanto alle Ferrovie dello Stato quanto al Curti Augusto. A sostegno del proposto gravame la Società Veneta ha dedotto che erroneamente il primo giudice aveva ritenuto che la prescrizione di che all'art. 926 Codice commercio fosse applicabile anche all'azione di regresso di un vettore chiamato a rispondere del mal eseguito trasporto, contro i vettori precedenti, giacchè era evidente che il vincolo di diritto che nella fattispecie univa essa appellante con le Ferrovie dello Stato non ripeteva la sua origine dal contratto di trasporto, ma che la consegna della merce al Curti costituiva per essa Società Veneta una *semplice gestione di negozio* fatta nell'interesse delle Ferrovie dello Stato. Ha dedotto ancora che del pari era infondato l'assunto delle Ferrovie dello Stato cioè che in forza dell'art. 87 della Convenzione 1° settembre 1897 essa appellante avrebbe avuto l'obbligo di liquidare direttamente la lite col Curti, salvo poi a determinare con le stesse Ferrovie dello Stato le responsabilità reciproche, giacchè il detto art. 87 contempla una pura e semplice facoltà di transigere le liti inferiori alle lire trecento ma non stabilisce per le amministrazioni contraenti un obbligo a farlo. Le Ferrovie dello Stato da parte loro hanno insistito nel loro sistema defensionale sopraccennato, e prospettato anche davanti al primo giudice. Il Curti Augusto ha dichiarato di rimettersi alla giustizia di questo Collegio per essere egli estraneo ed indifferente alla presente causa, ed ha chiesto che in di lui favore la parte soccombente venisse condannata al pagamento delle spese ed onorari di causa.

In questo la causa è venuta al giudizio di queste Collegio.

IN DIRITTO.

Il Collegio rileva anzitutto che dai documenti prodotti in causa, e dai verbali del 1° giudizio risulta che mentre l'appellante Società Veneta aveva impugnato la legalità del reclamo presentato ad essa dal Curti per la ritardata consegna del vagone oltre il termine di resa, ed aveva anche dato su detto reclamo inesatte informazioni alle Ferrovie dello Stato, ha dovuto poi finire col riconoscere che il reclamo stesso era stato proposto nelle forme volute dalle tariffe, e che non ne era contestabile perciò la legalità. Ora in base a questo rilievo appare fondato l'assunto delle Ferrovie dello Stato, che, cioè, dato questo stato di fatto confessato dalla stessa appellante, alla medesima incombeva in base all'articolo 87 della Convenzione 1° settembre 1897, l'obbligo di liquidare direttamente l'indennità al Curti dovute, salvo poi a stabilire a chi delle parti contraenti dovesse ascriversi la responsabilità della ritardata consegna oltre il termine legale di resa del vagone di granone in questione.

Onde, data la chiara dizione del citato art. 87 che autorizza le Ferrovie dello Stato e la Società Veneta a transigere le liti di un valore inferiore alle L. 300, come è nel caso in esame, la proposta domanda di garanzia è al giudizio del Collegio improcedibile.

Ma a prescindere da tale questione si osserva che l'eccezione di prescrizione sollevata dalle Ferrovie dello Stato ed accolta dal primo giudice, è assorbente, giacchè nell'esame di tale eccezione si sostanzia la presente causa. L'art. 926 del Codice di commercio stabilisce che le azioni contro il vettore derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono col decorso di sei mesi se la spedizione fu fatta in Europa e col decorso di un anno se fu fatta in altro luogo. Dal testo di detto articolo chiaro appare che con le parole: « azioni derivanti dal contratto di trasporto » il legislatore non abbia voluto contemplare soltanto l'azione del danneggiato proposta contro l'ultimo od il primo vettore a norma dell'art. 411 dello stesso Codice, ma anche l'azione di regresso del vettore chiamato in causa contro quello che lo ha preceduto, giacchè è di manifesta evidenza

che anche il vincolo che unisce i diversi vettori fra loro ripete la sua origine dal contratto di trasporto, e che quindi debba essere regolato dalle norme che disciplinano questa figura di contratto.

E' un errore di diritto l'assunto dell'appellante che fra i diversi vettori non siano applicabili le norme del contratto di trasporto, ma quelle della gestione di negozio. Il primo vettore assume la figura del mittente ed il secondo vettore quello dell'intraprenditore del trasporto, e così di seguito in modo che i loro rapporti rientrano sempre nella figura giuridica del contratto di trasporto.

In dottrina si è un tempo disputato se la prescrizione di cui all'art. 926 del Codice di commercio fosse applicabile all'azione di regresso, ma ormai di ciò non si dubita più, e si può dire quasi che sia *jus exceptum* che per l'azione di regresso del vettore chiamato in giudizio contro i vettori precedenti, la prescrizione comincia a decorrere dal giorno della citazione introduttiva del giudizio principale. Nè invero di tale soluzione potrebbe fondatamente dubitarsi, giacchè è dal momento in cui è stato chiamato in giudizio che il vettore convenuto può chiamare in garanzia quelli che lo hanno preceduto.

Ora poichè la Società Veneta ha lasciato trascorrere quasi un anno dalla citazione del Curti, prima di esperimentare l'azione di regresso contro le Ferrovie dello Stato, senza compiere nell'intervallo alcun atto che valesse nei rapporti delle Ferrovie ad interrompere la prescrizione semestrale, questa si è avverata ed è incontestabile il diritto nelle Ferrovie dello Stato di eccepirla.

Per le suesposte considerazioni l'appello proposto dalla Società Veneta si ravvisa destituito di qualsiasi fondamento logico e giuridico, e deve senz'altro essere rigettato.

Attesochè le spese seguono la soccombenza (art. 370 Codice proc. civ.).

Per questi motivi:

Reietta ogni maggiore contraria eccezione, deduzione ed istanza, rigetta l'appello proposto dalla Società Veneta per le costruzioni ed esercizio delle Strade Ferrate secondarie, con sede in Padova, in persona del Capo stazione di Budrio, signor Algeri Francesco con atto 16 settembre 1910 dell'uff. giud. Bianchi avverso la sentenza 9 12

luglio 1910 del Pretore del mandamento di Budrio e questa in ogni sua parte confermando, condanna l'appellante Società Veneta in favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, rappresentate come in atti, e del signor Curti Augusto, al pagamento di tutte le spese del presente giudizio di appello, da liquidarsi dal Giudice aggiunto estensore all'uopo delegato,

Così deciso, ecc.